**Título original:**
*The Image of the City*

**Versión castellana** de Enrique Luis Revol
**Diseño de la cubierta** de Estudi Coma

1ª edición, 8ª tirada, 2008



*Printed in Spain*
ISBN: 978-84-252-1748-7
Depósito legal: B. 4.458-2008
Impresión: Gráficas 92, Rubí (Barcelona)

# Índice

## Prefacio

*Éste es un libro sobre el aspecto de las ciudades; sobre si este aspecto tiene alguna importancia y si se lo puede cambiar. El paisaje urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. Dar forma visual a la ciudad constituye un tipo especial de problema de diseño; un problema bastante novedoso, dicho sea de paso.*

*En el curso del examen de este nuevo problema, este libro considera tres ciudades norteamericanas, a saber, Boston, Jersey City y Los Ángeles. Sugiere un método por medio del cual se puede empezar a ocuparse de la forma visual en escala urbana, y ofrece algunos principios básicos de diseño urbano.*

*La labor que sirve de base para el presente estudio fue efectuada bajo la dirección del profesor Gyorgy Kepes y de quien esto escribe, en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales del Instituto de Tecnología de Massachusetts. Durante varios años contó con el generoso aporte de fondos proporcionados por la Fundación Rockefeller. En cuanto al libro en sí, forma parte de una colección de volúmenes publicados por el Centro Conjunto de Estudios Urbanos del Instituto de Tecnología de Massachusetts y la Universidad de Harvard, organismo surgido de las actividades de investigación urbana de esas dos instituciones.*

*Como todo producto intelectual, el contenido procede de muchas fuentes difíciles de precisar. Diversos investigadores asociados colaboraron directamente en el desarrollo de este estudio: David Crane, Bernard Frieden, William Alonso, Frank Hotchkiss, Richard Dober, Mary Ellen Peters (actualmente señora de Alonso). A todos ellos quedo muy agradecido.*

*Un nombre debería figurar en la portada, junto al mío, si no se lo hiciera responsable de las imperfecciones del libro. Ese nombre es el de Gyorgy Kepes. El desarrollo detallado y los estudios concretos me corresponden, pero los conceptos subyacentes surgieron a lo largo de coloquios con el profesor Kepes. Me resultaría imposible separar mis propias ideas de las suyas. Para mí, estos años de colaboración con él han sido fructíferos.*

KEVIN LYNCH
*M. I. T.*
*Diciembre de 1959*

# 1. La imagen del medio ambiente

Observar las ciudades puede causar un placer particular, por corriente que sea la vista. Tal como una obra arquitectónica, también la ciudad es una construcción en el espacio, pero se trata de una construcción en vasta escala, de una cosa que sólo se percibe en el curso de largos lapsos. El diseño urbano es, por lo tanto, un arte temporal, pero que sólo rara vez puede usar las secuencias controladas y limitadas de otras artes temporales, como la música, por ejemplo. En diferentes ocasiones y para distintas personas, las secuencias se invierten, se interrumpen, son abandonadas, atravesadas. A la ciudad se la ve con diferentes luces y en todo tipo de tiempo.

En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores. *Washington Street* colocada en un campo de labranza podría tener el mismo aspecto que la calle comercial del corazón de Boston, pese a lo cual resultaría absolutamente diferente. Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados.

Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan sólo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes. Muy a menudo, nuestra percepción de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos.

La ciudad no es sólo un objeto que perciben (y quizás gozan) millones de personas de clases y caracteres sumamente diferentes, sino que es también el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura porque tienen sus motivos para ello. Si bien las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, los detalles cambian constantemente. Solamente se puede efectuar un control parcial sobre su crecimiento y su forma. No hay un resultado definitivo, sino una sucesión ininterrumpida de fases. Nada de asombroso tiene, pues, que el arte de modelar las ciudades para el goce sensorial sea un arte absolutamente independiente de la arquitectura, la música o la literatura. Puede aprender mucho de esas otras artes, pero no imitarlas.

Un medio urbano bello y deleitable es una rareza, y algunos dirían incluso que es un imposible. Ninguna ciudad norteamericana que sobrepase las dimensiones de aldea es de uniforme buena calidad, si bien en unas pocas ciudades se encuentran algunos fragmentos atrayentes. No ha de asombrar, pues, que la mayor parte de los norteamericanos tenga poca noción de lo que pueda significar vivir en un medio ambiente así. Tienen bastante claridad en lo tocante a la fealdad del mundo en que viven, y de viva voz se expresan en cuanto a la suciedad, el humo, el calor, la congestión, el caos y aun la monotonía que hay en todo ello. Pero casi no tienen conciencia del valor potencial de un contorno armonioso, de un mundo que pueden haber entrevisto fugazmente tan sólo como turistas o como fugados viajeros durante las vacaciones. No pueden tener clara noción de lo que puede representar un escenario como deleite cotidiano, como ancla permanente de sus vidas o como acrecentamiento del sentido y la riqueza del mundo.

**La "legibilidad"**

En este libro se examinará la calidad visual de la ciudad norteamericana y para ello se estudiará la imagen mental que, de dicha ciudad, tienen sus habitantes. Se prestará atención particularmente a una cualidad visual específica, a saber, la claridad manifestada o "legibilidad" del paisaje urbano. Con esta expresión indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Del mismo modo que esta página impresa, si es legible, puede ser aprehendida visualmente como una pauta conexa de símbolos reconocibles, una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global.

El presente libro asevera que la "legibilidad" es de importancia decisiva en el escenario urbano, la analiza con cierta detención y trata de demostrar de qué modo podría utilizarse hoy este concepto para la reconstrucción de nuestras ciudades. Como en seguida se le pondrá en evidencia al lector, el presente estudio constituye una investigación preliminar, la primera palabra y no la última palabra, un intento de captar ideas y sugerir en qué forma se las podría desarrollar y poner a prueba. Su tono es especulativo y quizás un poquito voluble: tentativo y presuntuoso a la vez. En este primer capítulo se desarrollarán algunas de las nociones fundamentales; y en capítulos ulteriores éstas se aplicarán a diversas ciudades norteamericanas, analizándose sus consecuencias para el diseño urbano.

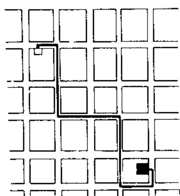
Si bien la claridad o legibilidad no constituye de ningún modo la única cualidad importante de una ciudad hermosa, resulta de particular importancia cuando se consideran los medios ambientes en la escala urbana de tamaño, tiempo y complejidad.



Para comprender esto no debemos limitarnos a considerar la ciudad como cosa en sí sino la ciudad en cuanto percibida por sus habitantes.

La estructuración y la identificación del medio ambiente constituyen una capacidad vital entre todos los animales móviles. Para ello se usan claves de variados tipos: las sensaciones visuales de color, forma, movimiento o polarización de la luz, al igual que otros sentidos, como el olfato, el oído, el tacto, la cinestesia, la sensación de gravedad y quizás de los campos eléctricos o magnéticos. Estas técnicas de orientación, desde el vuelo polar de una golondrina de mar hasta el modo en que una lepada halla su camino en la microtopografía de una roca, se hallan descritas en una vasta bibliografía que subraya su importancia [10], [20], [31], [59]. Asimismo, los psicólogos han estudiado esta capacidad en el ser humano, si bien lo han hecho en forma bastante esquemática o en condiciones limitadas de laboratorio [1], [5], [8], [12], [37], [63], [65], [76], [81]. A pesar de que subsisten algunos enigmas, parece ya improbable que haya algún "instinto" mágico para dar con el camino. Más bien hay un uso y una organización coherentes de claves sensoriales precisas que proceden del medio exterior. Esta organización es de importancia fundamental para la eficacia y la supervivencia misma de la vida de libre movimiento.

Perderse por completo constituye quizás una experiencia más bien rara para la mayoría de los habitantes de la ciudad de hoy. Nos apoyamos en la presencia de los demás y en medios específicos de orientación, como mapas, calles numeradas, señales de ruta y letreros en los autobuses. Pero si llega a producirse el percance, la sensación de ansiedad y hasta de terror que lo acompaña nos revela hasta qué punto está vinculado con el sentido de equilibrio y el bienestar. La misma palabra "perdido" significa en nuestro idioma mucho más que la mera incertidumbre geográfica; tiene resonancias que connotan completo desastre.



En el proceso de orientación, el vínculo estratégico es la imagen ambiental, la representación mental generalizada del mundo físico exterior que posee un individuo. Esta imagen es producto al mismo tiempo de la sensación inmediata y del recuerdo de experiencias anteriores, y se la utiliza para interpretar la información y orientar la acción. La necesidad de reconocer y estructurar nuestro contorno es de importancia tan decisiva y tiene raíces que calan tan hondo en el pasado, que esta imagen tiene una vasta importancia práctica y emotiva para el individuo.

Es evidente que una imagen nítida permite desplazarse con facilidad y prontitud: hallar la casa de un amigo, un agente de policía o una botonería. Pero un medio ambiente ordenado puede hacer todavía más; puede actuar como amplio marco de referencias, como organizador de la actividad, las creencias o el conocimiento. Por ejemplo, sobre la base de una comprensión estructural de Manhattan, es posible ordenar una cantidad sustancial de hechos y fantasías relativos a la naturaleza del mundo en que vivimos. Como todo marco eficaz, esta estructura confiere al individuo la posibilidad de opción y un punto de partida para la adquisición de nuevas informaciones. De este modo, una imagen nítida del contorno constituye una base útil para el desarrollo individual.

Un escenario físico vívido e integrado, capaz de generar una imagen nítida, desempeña asimismo una función social. Puede proporcionar la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación del grupo. Un paisaje llamativo es el esqueleto que aprovechan muchos pueblos primitivos para erigir sus mitos de importancia social. Los recuerdos en común de la "patria chica" han sido a menudo los primeros y más fáciles puntos de contacto entre los soldados durante una guerra.

Una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva. Puede éste establecer una relación armoniosa entre sí y el mundo exterior. Esto constituye el extremo opuesto del miedo provocado por la desorientación; significa que la dulce sensación del hogar es más fuerte cuando el hogar no sólo es familiar sino también característico.

A decir verdad, un medio ambiente característico y legible no brinda únicamente seguridad sino también realza la profundidad y la intensidad potenciales de la experiencia humana. Si bien la vida dista

mucho de ser imposible en el caos visual de la ciudad de hoy, la misma acción cotidiana podría asumir un nuevo significado si se la ejecutara en un marco más vívido. Potencialmente, la ciudad es en sí misma el símbolo poderoso de una sociedad compleja. Si se la plantea bien visualmente, puede tener asimismo un intenso significado expresivo.

En contra de la importancia de la legibilidad física podría argumentarse que el cerebro humano es maravillosamente adaptable, que con un poco de experiencia uno puede aprender a abrirse paso a través del contorno más desordenado o monótono. Abundan los ejemplos de navegación certera a través de los desiertos sin huellas del mar, la arena o el hielo, así como a través del laberinto de la selva.

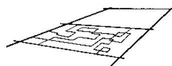
*Véase el Apéndice A.*

Pero incluso el mar cuenta con el sol y las estrellas, los vientos, las corrientes, los pájaros y sus propios colores, sin los cuales la navegación sin instrumentos sería imposible. El hecho de que sólo profesionales expertos pudieran navegar entre las islas de la Polinesia, y esto únicamente después de un prolongado adiestramiento, indica las dificultades que impone este medio específico. La tensión y la ansiedad no faltaban ni siquiera en las expediciones mejor preparadas.

En nuestro mundo, podríamos decir que casi todo ser humano puede, si es atento, aprender a navegar en Jersey City, pero sólo a expensas de ciertos esfuerzos e incertidumbres. Por otra parte, los valores positivos con que cuentan los contornos legibles están ausentes: la satisfacción, el marco para la comunicación o la organización conceptual, las nuevas profundidades que pueden abrir en la experiencia cotidiana. Todos estos son placeres de los que carecemos, por más que nuestro actual medio urbano no sea tan desordenado que llegue a imponer una tensión intolerable a quienes están familiarizados con él.

*Jersey City es analizada en el capítulo 2.*

Hay que conceder que el elemento laberíntico o de sorpresa tiene cierto valor en el medio ambiente. A muchos nos deleita la Casa de los Espejos y hay cierto encanto en las calles retorcidas de Boston. Pero esto sólo ocurre, sin embargo, cuando están presentes dos condiciones. En primer término, no debe existir el peligro de perder la forma básica u orientación, de manera que no pueda nunca volverse a encontrar el camino. La sorpresa debe darse en un marco global; las confusiones deben constituir pequeñas zonas en un conjunto visible. Por otra parte, en sí mismo el laberinto o misterio debe poseer cierta forma que pueda explorarse y, con el tiempo, aprehenderse. Un caos completo, sin pizca de arnomía, nunca resulta agradable.



Pero estas consideraciones ulteriores indican que existe un requisito importante. El propio observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen. Debe contar con el poder de cambiar esa imagen para adaptarse a necesidades cambiantes. Un medio ambiente que está ordenado en forma detallada y definitiva puede impedir que aparezcan nuevas pautas de actividad. Un paisaje en el que cada una de las rocas narra una historia puede hacer difícil la creación de nuevas historias. Aunque ésta pueda no parecer una cuestión decisiva en nuestro actual caos urbano, indica, con todo, que lo que buscamos no es un orden definitivo sino abierto a las posibilidades, capaz de un ininterrumpido desarrollo ulterior.

*Estos puntos se examinan detalladamente en el Apéndice A.*

## Elaboración de la imagen

Las imágenes ambientales son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente. El medio ambiente sugiere distinciones y relaciones, y el observador —con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos— escoge, organiza y dota de significado lo que ve. La imagen desarrollada en esta forma limita y acentúa ahora lo que se ve, en tanto que la imagen en sí misma es contrastada con la percepción filtrada, mediante un constante proceso de interacción. De este modo, la imagen de una realidad determinada puede variar en forma considerable entre diversos observadores.

La coherencia de la imagen puede darse de diversas maneras. Puede ser poco en el objeto real lo que resulte ordenado o notable, y pese a esto su imagen mental ha adquirido identidad y organización a tra-

vés de una larga familiaridad. A un individuo puede resultarle fácil hallar los objetos que necesita en una mesa de trabajo que para cualquier otro está completamente desordenada. Por otra parte, un objeto visto por primera vez puede ser identificado y relacionado no porque sea familiar sino porque se ajusta a un clixé ya construido por el observador. Un norteamericano puede dar con la farmacia de la esquina, por muy poco discernible que ésta pueda ser para un bosquimano. Asimismo, un objeto nuevo puede parecer que tiene una firme estructura o identidad debido a rasgos físicos notables que sugieren o imponen su propia pauta. Así, el mar o una gran montaña puede atraer la atención de alguien que llega de las planicies del interior, incluso en caso de tratarse de un individuo tan joven o tan ignorante que no cuente con nombres para estos grandes fenómenos.

Como manipuladores del medio físico, los urbanistas están interesados ante todo en el agente externo de la interacción que produce la imagen ambiental. Diferentes ambientes se oponen o facilitan el proceso de elaboración de la imagen. Cualquier forma dada, un hermoso jarrón o un pedazo de arcilla, cuenta con muchas o pocas probabilidades de evocar una imagen vigorosa entre diversos observadores. Cabe suponer que esta probabilidad puede enunciarse con precisión creciente si se distribuye a los observadores en categorías cada vez más homogéneas en lo tocante a edad, sexo, cultura, ocupación, temperamento o familiaridad. Cada individuo crea y lleva su propia imagen, pero parece existir una coincidencia fundamental entre los miembros de un mismo grupo. Son estas imágenes colectivas, que demuestran el consenso entre números considerables de individuos, las que interesan a los urbanistas que aspiran a modelar un medio ambiente que será usado por gran número de personas.

Por consiguiente, en este estudio se tiende a hacer caso omiso de las diferencias individuales, por interesantes que las mismas puedan ser para un psicólogo. La primera consideración será para lo que podríamos llamar las "imágenes públicas", las representaciones mentales comunes que hay en grandes números de habitantes de una ciudad. Se trata de los puntos de coincidencia que puede esperarse que aparezcan en la interacción de una realidad física única, una cultura común y una naturaleza fisiológica básica.

Los sistemas de orientación que se han empleado varían muchísimo en las diversas partes del mundo, cambiando de cultura a cultura y de un paisaje a otro. El apéndice A ofrece ejemplos de muchos de ellos: sistemas de dirección abstractos y fijos, sistemas móviles y sistemas dirigidos a la persona, el hogar o el mar.

El mundo puede ser organizado alrededor de un conjunto de puntos focales, o partido en regiones nominadas, o bien ligado mediante rutas que se recuerdan. Por muy variados que sean estos métodos, y por inagotables que parezcan las claves potenciales que un individuo puede adoptar para diferenciar su mundo, con todo contribuyen a explicar los medios que hoy usamos para ubicarnos en nuestro mundo urbano. En su mayor parte, estos ejemplos parecen hacerse eco, en forma bastante curiosa, de los tipos formales de elementos imaginísticos en que podemos dividir adecuadamente la imagen de la ciudad, a saber, senda, mojón, borde, nodo y barrio. En el capítulo 3 se definirán y analizarán estos elementos.

### Estructura e identidad

Una imagen ambiental puede ser distribuida analíticamente en tres partes, a saber, identidad, estructura y significado. Resulta útil abstraer estas partes a los fines del análisis, pero debe recordarse que en realidad siempre aparecen conjuntamente. Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad o unicidad. En segundo término, la imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos. Por último, este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador. El

significado es asimismo una relación, pero se trata de una relación completamente diferente de la espacial o pautal.

Así, una imagen que es útil para encaminar a una salida, exige el reconocimiento de una puerta como entidad diferenciada, de su relación espacial con el observador y su significado como agujero que permite salir. Estos elementos no son separables, en realidad. La identificación visual de una puerta está consustanciada con su significado como puerta. No obstante, es posible analizar la puerta en términos de identidad de forma y claridad de posición, considerados como elementos anteriores a su significado.

Esta proeza de análisis podría carecer de sentido en el estudio de una puerta, pero no así en el estudio del medio urbano. Para comenzar, el problema del significado en la ciudad es complejo. Es menos probable que las imágenes colectivas de significado sean coherentes en este nivel que las percepciones de entidad y relación. Por otra parte, el significado no está influido tan fácilmente por la manipulación física como estos otros dos componentes. Si nuestro objetivo consiste en construir ciudades para el goce de grandes grupos de personas con antecedentes sumamente diversos —y ciudades que, además, sean adaptables para propósitos futuros—, mostraremos sensatez si concentramos la atención en la claridad física de la imagen y permitimos que el significado se desarrolle sin nuestra guía directa. La imagen de los rascacielos de Manhattan puede representar vitalidad, poder, decadencia, misterio, congestión o lo que se quiera, pero en cada caso esa nítida representación cristaliza y refuerza el significado. Los significados de una ciudad son tan diversos, incluso cuando su forma pueda resultar fácilmente comunicable, que parece posible separar el significado de la forma, al menos en las primeras fases de análisis. El presente estudio se concentrará, por lo tanto, en la identidad y la estructura de las imágenes de la ciudad.

Para que una imagen posea valor para la orientación en el espacio vital, es necesario que tenga diversas cualidades. Debe ser suficiente, auténtica en un sentido pragmático y permitir que el individuo actúe dentro de su medio ambiente en la medida deseada. El plano, sea o no exacto, tiene que ser lo bastante bueno como para que uno llegue a destino. Debe ser lo suficientemente claro y bien integrado, de manera tal que resulte económico en materia de esfuerzo mental; en otras palabras, el plano debe ser legible. Asimismo, debe ser seguro, con tal abundancia de claves que permita alternativas y aminore el peligro de fracasos. Si una luz que se enciende y se apaga es la única señal en un recodo crítico, la falta de energía eléctrica puede provocar desastres. De preferencia, la imagen debe ser de extremo abierto, adaptable a los cambios, permitiendo que el individuo siga indagando y organizando la realidad; conviene que haya espacios abiertos en los que pueda extender el dibujo por su cuenta. Por último, la imagen debe ser comunicable en cierta medida a otros individuos. La importancia relativa de estos criterios de imagen "buena" variará en los casos de diferentes personas en diferentes situaciones; uno apreciará un sistema económico y suficiente, en tanto que otro preferirá un sistema de extremo abierto y comunicable.

## La imaginabilidad

Como aquí se hará hincapié en el medio físico como variable independiente, el presente estudio se consagrará a la búsqueda de cualidades físicas que se relacionan con los atributos de identidad y estructura en la imagen mental. Esto lleva a la definición de lo que se podría denominar *imaginabilidad,* es decir, esa cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate. Se trata de esa forma, de ese color o de esa distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad. A esto se le podría dar, asimismo, el nombre de *legibilidad,* o quizás el de *visibilidad* en un sentido realizado, cuando no sólo es posible ver los objetos sino que se los presenta aguda e intensamente a los sentidos.

Hace medio siglo Stern estudió este atributo de un

objeto artístico y le dio el nombre de apariencia (*apparency*)[74]. El mencionado autor consideraba que si bien el arte no se limita a esta única finalidad, una de sus dos funciones básicas consiste en "crear imágenes que por su claridad y armonía de forma cumplan la necesidad que existe de una apariencia vívidamente comprensible". Conforme a su pensamiento, esto constituía un primer paso fundamental hacia la expresión del significado interno.

Una ciudad muy imaginable (evidente, legible o visible) parecería, en este sentido específico, bien formada, nítida, notable; incitaría a los ojos y los oídos a una atención y una participación mayores. La aprehensión sensorial de un contorno así no sólo se simplificaría sino que también se ampliaría y profundizaría. Una ciudad como ésta sería una ciudad que pudiera aprehenderse con el tiempo como una pauta de gran continuidad, con muchas partes diferenciadas y nítidamente vinculadas entre sí. El observador perceptivo y familiarizado podría en ella absorber nuevos impactos sensoriales sin que se trastornara su imagen básica, y cada nuevo impacto iría a dar sobre muchos elementos precedentes. El observador estaría bien orientado y podría moverse con comodidad. Tendría muy clara conciencia de su medio ambiente. La ciudad de Venecia podría constituir un ejemplo de un medio altamente imaginable como el que describimos. En Estados Unidos, uno siente la tentación de citar partes de Manhattan, San Francisco, Boston o, tal vez, el frente lacustre de Chicago.

Se trata de caracterizaciones que surgen de nuestras definiciones. El concepto de imaginabilidad no denota necesariamente algo fijo, limitado, preciso, unificado u ordenado regularmente, si bien puede tener a veces estas cualidades. Tampoco significa que se trate de algo patente al primer vistazo, evidente, claro o simple. El medio ambiente total que hay que modelar es sumamente complejo, en tanto que la imagen evidente aburre a poco y sólo puede destacar unos cuantos rasgos del mundo vivo.

La imaginabilidad de la forma de la ciudad constituirá el eje del estudio que va a continuación. Existen otras propiedades básicas en un medio ambiente bello, a saber, el significado o la expresividad, el deleite sensorial, el ritmo, el estímulo, la elección. Que concentremos nuestra atención en la imaginabilidad no implica que neguemos la importancia de estas otras propiedades. Nuestro objetivo consiste tan sólo en considerar la necesidad de identidad y estructura en nuestro mundo perceptivo, y ejemplificar la particular importancia de esta cualidad en el caso concreto del complejo y cambiante medio urbano.

Como el desarrollo de la imagen constituye un proceso bilateral entre observador y observado, es posible fortalecer la imagen mediante artificios simbólicos, mediante la reeducación de quien percibe o bien remodelando el contorno. Al observador se le puede proporcionar un diagrama simbólico de cómo está dispuesto el mundo, mediante un mapa o una serie de instrucciones por escrito. En la medida que pueda ajustar la realidad al diagrama, cuenta con una clave para la conexión entre las cosas. Se puede incluso instalar una máquina que dé direcciones, como se hizo recientemente en Nueva York[49]. Si bien dichos procedimientos son extremadamente útiles para proporcionar datos condensados sobre las interconexiones, son asimismo precarios, puesto que la orientación falla si se pierde la guía y, además, porque es necesario referir y ajustar constantemente a la realidad esta guía. Los casos de lesiones cerebrales que se señalan en el apéndice A son muestras de la ansiedad y los esfuerzos que acompañan a la absoluta confianza en estos medios. Por otra parte, la experiencia completa de la interconexión, toda la profundidad de una imagen vívida, se pierde.

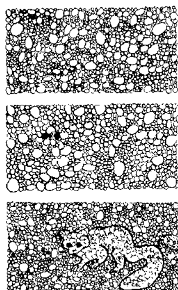
Asimismo, se puede adiestrar al observador. Brown observa que un laberinto que se hacía recorrer a sujetos de experimentación con los ojos vendados, les parecía a éstos al comienzo un problema ininterrumpido. Al repetirse el experimento, ciertas partes de la pauta, en especial el comienzo y el fin, se hacían familiares y asumían el carácter de localidades. Por último, cuando los sujetos de experimentación podían recorrer el laberinto sin cometer errores, todo el sistema parecía haberse convertido en una localidad[8]. De Silva describe el caso de un chico que parecía

poseer una orientación direccional "automática", pero que resultó haber sido adiestrado desde la primera infancia (por una madre que era incapaz de distinguir entre derecha e izquierda) para responder a instrucciones como "el costado este del pórtico" o "el extremo sur del aparador"[71].

La descripción hecha por Shipton de la labor de reconocimiento para la ascensión al Everest brinda un ejemplo muy elocuente de esta clase de aprendizaje. Al aproximarse al Everest por una nueva dirección, Shipton reconoció inmediatamente los principales picos y pasos que conocía desde el costado norte. Pero el guía sherpa que le acompañaba, quien conocía muy bien ambos lados, no se había dado cuenta jamás de que tenían los mismos rasgos y recibió la revelación con sorpresa y deleite[70].

Kilpatrick describe el proceso de aprendizaje perceptivo impuesto a un observador por estímulos nuevos, que no se ajustaban ya a imágenes previas[11]. Se inicia con formas hipotéticas que explican conceptualmente los nuevos estímulos, en tanto que la ilusión de las antiguas formas persiste.

La experiencia personal de la mayoría de entre nosotros da testimonio de esta persistencia de una imagen ilusoria mucho después de advertirse conceptualmente su inexactitud. Fijamos la vista en la selva y sólo vemos la luz del sol sobre las hojas verdes, pero un ruido nos precave de que hay un animal oculto allí. El observador aprende entonces a interpretar la escena mediante la selección de claves "reveladoras" y volviendo a meditar sobre señales precedentes. El animal camuflado puede ser aprehendido ahora por el reflejo de sus ojos. Finalmente, mediante la experiencia reiterada se modifica toda la pauta de percepción y el observador ya no necesita buscar conscientemente datos reveladores ni agregar nuevos datos a un marco antiguo. Ha llegado a lograr una imagen que le servirá eficazmente en la nueva situación, pareciéndole natural y correcta. Muy súbitamente el animal oculto aparece entre las hojas, "tan claro como el día".



Del mismo modo, tenemos que aprender a ver las formas ocultas en la extensa desorganización de nuestras ciudades. No estamos acostumbrados a organizar y representar visualmente un medio ambiente artificial en una escala tan grande; pese a lo cual nuestras actividades nos empujan a ello. Curt Sachs da un ejemplo de incapacidad para establecer conexiones más allá de determinado nivel[64]. La voz y el son del tambor de los indios norteamericanos siguen "tempos" absolutamente diferentes, percibiéndoselos independientemente. En pos de una analogía musical entre nosotros, este autor menciona nuestros servicios religiosos, en los que no pensamos en coordinar el coro del interior con las campanas que repican en la cúpula.

En nuestras vastas superficies metropolitanas no ligamos el coro y las campanas; como el sherpa, sólo vemos los costados del Everest y no la montaña. Extender y profundizar nuestra percepción del medio ambiente equivaldría a prolongar un dilatado desarrollo biológico y cultural que ha ido desde los sentidos de contacto a los sentidos de distancia, y desde los sentidos de distancia ha pasado a la comunicación simbólica. Nuestra tesis es la de que ya estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente mediante acción sobre la forma física exterior así como mediante un proceso interno de aprendizaje. A decir verdad, la complejidad de nuestro medio ambiente nos impone ahora proceder de este modo. En el capítulo 4 se examinará de qué modo sería posible llevar a cabo esta tarea.

El hombre primitivo estaba obligado a perfeccionar su imagen ambiental mediante la adaptación de su percepción al paisaje que tenía ante sí. Podía efectuar cambios secundarios en su medio ambiente con montones de piedras para hacer señales, con atalayas u hogueras, pero en materia de claridad visual o de interconexión visual las modificaciones importantes estaban limitadas a los solares de las casas o los recintos religiosos. Sólo las civilizaciones poderosas pueden empezar a actuar sobre su medio ambiente total en una escala considerable. La remodelación consciente del medio físico en gran escala sólo se ha hecho posible recientemente y, por lo tanto, el problema de la imaginabilidad ambiental es nuevo. Técnicamente, podemos hacer paisajes completamente nuevos en un breve lapso, como en el caso de

los "polders" holandeses. Aquí, los diseñadores ya se hallan ante el problema de cómo formar la escena total de modo que le resulte sencillo al observador humano identificar sus partes y estructurar el conjunto[30].

Con rapidez vamos erigiendo una nueva unidad funcional, la región metropolitana, pero aún nos queda por aprehender que también esta unidad debe tener su imagen correlativa. Suzanne Langer plantea el problema en su sucinta definición de la arquitectura: "Es el medio ambiente total que ha sido hecho visible"[42].



## 2. Tres ciudades

Para comprender el papel que desempeñan las imágenes ambientales en nuestras propias vidas urbanas nos resultó necesario observar cuidadosamente ciertas zonas urbanas y conversar con sus habitantes. Nos era necesario desarrollar y poner a prueba la idea de imaginabilidad y, asimismo, mediante una comparación entre la imagen y la realidad visual conocer qué formas determinan imágenes vigorosas, para poder así sugerir algunos principios de diseño urbano. Llevamos a cabo esta labor con la seguridad de que el análisis de la forma existente y sus efectos sobre el ciudadano es una de las piedras fundamentales del diseño urbano, y con la esperanza de que subsidiariamente podría desarrollarse una técnica eficaz para el reconocimiento sobre el terreno y las entrevistas con los ciudadanos. Como en todo estudio piloto en pequeño, la finalidad era no demostrar hechos en forma definitiva y terminante, sino desarrollar ideas y métodos.

Se llevaron a cabo, por lo tanto, análisis de las zonas centrales de tres ciudades de Estados Unidos, a saber, Boston (Massachusetts), Jersey City (Nueva Jersey) y Los Ángeles (California). Boston, la ciudad que teníamos a mano directamente, es única por su carácter entre las ciudades norteamericanas, por ser al mismo tiempo de forma vívida y llena de dificulta-

des situacionales. A Jersey City se la eligió por su aparente carencia de formas, por lo que parecía, a primera vista, ser un orden sumamente bajo de imaginabilidad. En cambio, Los Ángeles es una ciudad nueva, en escala absolutamente diferente y con un trazado en parrilla en su zona central. En cada caso se procedió al estudio de una zona central de 4 por 2,5 kilómetros.

En cada una de estas ciudades se efectuaron dos análisis básicos:

*Pueden hallarse detalles en el apéndice B.*

1. Un observador entrenado llevó a cabo un reconocimiento sistemático del terreno. El observador localizó la presencia de diversos elementos, su visibilidad, su fuerza o debilidad de imagen y sus conexiones, inconexiones y otras interrelaciones, señalando además todos los éxitos o dificultades especiales en la estructura potencial de la imagen. Se trataba de juicios subjetivos basados en la apariencia inmediata de estos elementos en el campo.

2. Se llevó a cabo una prolongada entrevista con una pequeña muestra de residentes de la ciudad para hacerles referir sus propias imágenes de su medio ambiente físico. La entrevista incluía pedidos de descripciones, ubicaciones y bosquejos, así como la realización de recorridos imaginarios. Las personas entrevistadas eran individuos residentes o empleados desde hacía largo tiempo en la zona, y cuyas residencias o lugares de trabajo estaban distribuidos en ella.

Unas treinta personas fueron entrevistadas así en Boston y quince tanto en Jersey City como en Los Ángeles. En Boston se complementaron los análisis básicos mediante tests de reconocimiento fotográfico, recorridos reales sobre el terreno y numerosos pedidos de direcciones hechos a transeúntes en las calles. Además, se procedió al reconocimiento detallado sobre el terreno de diversos elementos especiales del escenario de Boston.

Todos estos métodos se describen y evalúan en el apéndice B. La pequeña magnitud de las muestras y su inclinación por las clases profesionales y directivas nos impide afirmar que se haya conseguido una auténtica "imagen pública". Pero el material es rico en sugestiones y posee la suficiente coherencia interna como para indicar que efectivamente existen imágenes colectivas sustanciales y que éstas, por lo menos en parte, son descubribles por algunos medios como los mencionados. Los análisis independientes sobre el terreno predijeron con bastante exactitud la imagen colectiva extraída de las entrevistas y señalaron, por consiguiente, la función que desempeñan las formas físicas mismas.

Sin lugar a dudas, las concentraciones comunes de sendas de recorrido o de lugares de trabajo tendían a producir esta coherencia de la imagen colectiva al presentar los mismos elementos a la vista de muchos individuos. Las asociaciones de posición jerárquica o de historia, procedentes de fuentes no visuales, reforzaban más estas semejanzas.

Pero no puede quedar duda de que la forma del medio ambiente mismo desempeña una función decisiva en la modelación de la imagen. Las coincidencias de descripción, de vividez, hasta de confusión cuando la familiaridad parecería indicar conocimiento, ponen esto en evidencia. Nuestro interés se centra, precisamente, en esta relación entre imagen y forma física.

Pudieron observarse diferencias nítidas en la imaginabilidad de las tres ciudades, por más que las personas entrevistadas, sin excepción, habían llevado a cabo una especie de adaptación funcional a su medio ambiente. Determinados rasgos —el espacio abierto, la vegetación, el sentido de movimiento en las sendas, los contrastes visuales— parecieron ser de particular importancia en el paisaje urbano.

La mayor parte del resto del presente libro procede de los datos proporcionados por la comparación de estas imágenes colectivas con la realidad visual y de las especulaciones a que esto dio lugar. Los conceptos de imaginabilidad y de los tipos de elementos (que serán analizados en el capítulo 3) proceden en gran parte del análisis de este material o bien fueron perfeccionados y desarrollados al llevar a cabo dicho análisis. Si bien se reserva para el apéndice B el examen de las ventajas y debilidades de los métodos, es importante conocer bien cuál es la base en que descansa el trabajo.

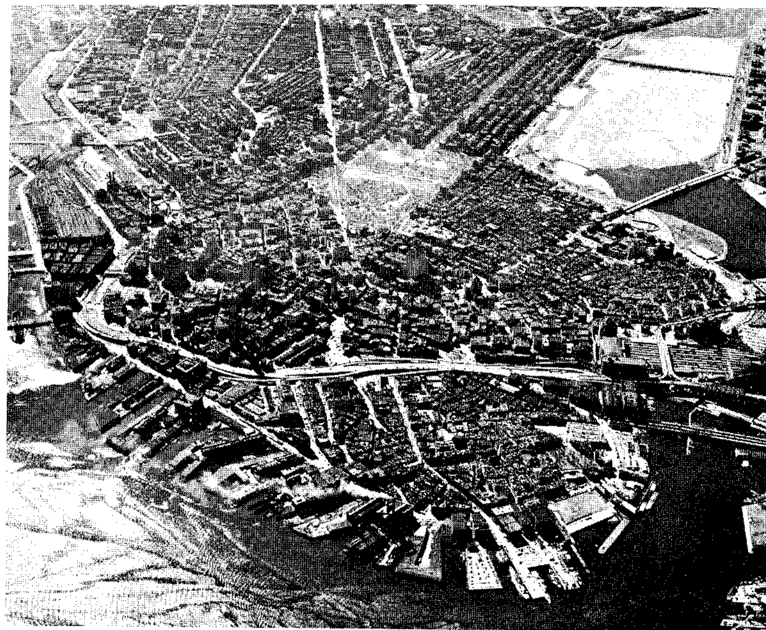
## Boston

En Boston, la zona elegida para el estudio fue toda aquella parte de la península central que se halla dentro de la línea de Massachusetts Avenue. Se trata de una zona bastante inusitada entre las ciudades norteamericanas en razón de su edad, su historia y su sabor algo europeo. Incluye el núcleo comercial de la zona metropolitana así como varios barrios con una gran densidad de población, los cuales van desde los más pobres hasta los sectores para la clase alta. La figura 1 es una vista aérea general de la región, la figura 2 es un mapa esquemático de la misma y la figura 3 es una representación diagramática de sus principales elementos visuales, extraída del reconocimiento sobre el terreno.

*Figura 1*
*Figura 2, p. 29*
*Figura 3, p. 30*

Para casi todas las personas entrevistadas, este Boston es una ciudad de barrios muy característicos y con sendas torcidas que inducen a confusión. Es una ciudad sucia, con edificios de ladrillo rojo, simbolizada por el espacio abierto del Boston Common, la Casa de Gobierno con su cúpula dorada y la vista a través del Charles River desde el lado de Cambridge. La mayoría de los entrevistados agregó que es un lugar antiguo e histórico, lleno de edificios decrépitos pero que contiene algunas estructuras nuevas entre las viejas. Sus calles angostas están congestionadas de gente y vehículos; no hay espacio para el estacionamiento, pero existen contrastes sorprendentes entre las anchas calles principales y las angostas calles laterales. La ciudad central es una península, circundada por el agua. Además del Common, el Charles River y la Casa de Gobierno, hay varios otros elementos vívidos, en especial Beacon Hill, Commonwealth Avenue, el barrio comercial y teatral de Wash-

Fig. 1 La península de Boston vista desde el norte



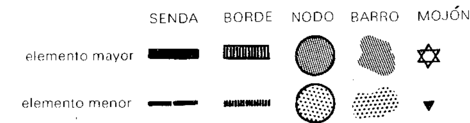
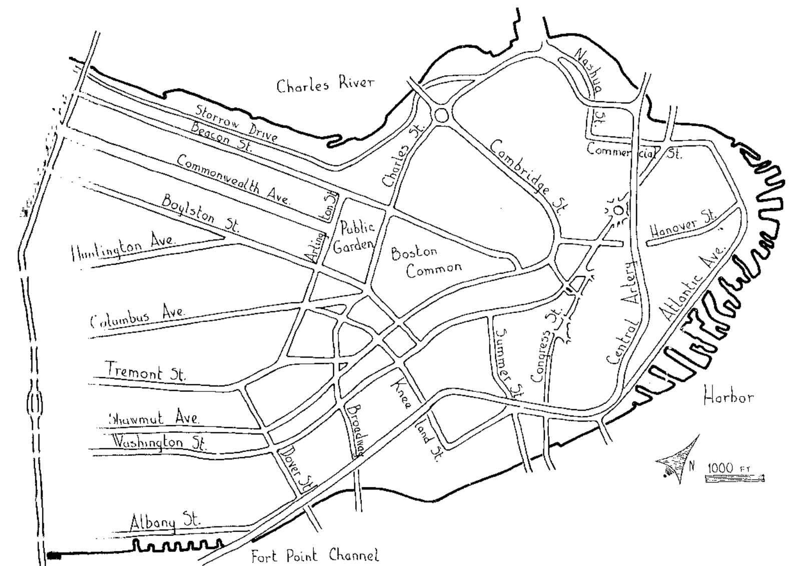



Fig. 2 Mapa esquemático de la península de Boston



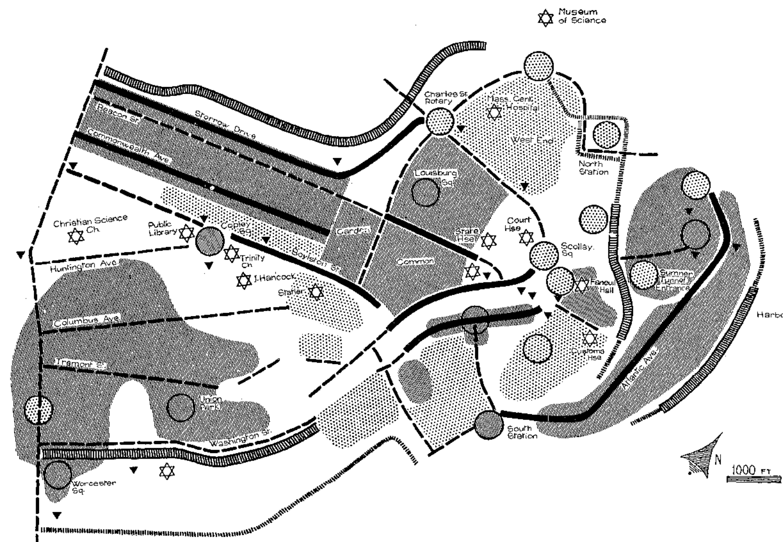



Fig. 3 La forma visual de Boston sobre el terreno

ington Street, Copley Square, la Back Bay, Louisburg Square, el North End, el barrio de los mercados y la Atlantic Avenue, limitada por los muelles. Una proporción considerable agregó otras características en lo relativo a Boston, a saber: que carece de espacio abierto o para recreaciones; que es una ciudad "individual", pequeña o de tamaño medio; que tiene vastas zonas de uso mixto; o bien que está caracterizada por las *bay windows,* las verjas de hierro o los frentes de piedra parda.

Las vistas favoritas resultaron por lo común los panoramas distantes con una sensación de agua y espacio. A menudo se citó la vista a través del Charles *Figura 4* River y en algunos casos se mencionó la vista del río desde Pinckney Street, la perspectiva desde una colina en Brighton y el aspecto de Boston desde su bahía. Otra vista favorita resultó la de las luces de la ciudad por la noche, desde cerca o desde lejos, cuando la ciudad parece adquirir un poder de atracción del que por lo común carece.

Boston tiene una estructura que es comprendida por casi todas estas personas. El Charles River con sus puentes forma un borde vigoroso y nítido, paralelamente al cual corren las principales calles de



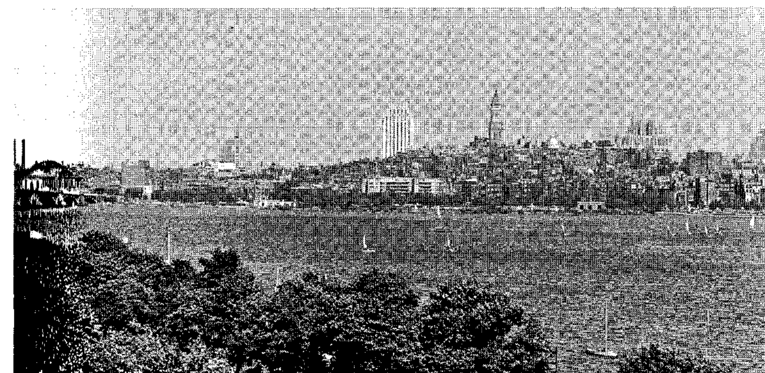


Fig. 4 Boston visto a través del río Charles

Back Bay, en especial Beacon Street y la Commonwealth Avenue. Estas calles surgen de Massachusetts Avenue, que por su parte es perpendicular al Charles, y corre hacia el Boston Common y el Jardín Público. *Figura 5, p. 32* Al lado de esta serie de calles de Back Bay está Copley Square, a la que llega Huntington Avenue.

En la parte inferior del Common están las calles Tremont y Washington, paralelas entre sí y conectadas por diversas calles más pequeñas. Tremont Street llega hasta Scollay Square, y desde este empalme o nodo, corre Cambridge Street hacia otro nodo en el rotativo de Charles Street, que vuelve a atar el marco en el río. Con esto, encierra a Beacon Hill. A cierta lejanía del río aparece otro marcado borde de agua, Atlantic Avenue y el frente de la bahía, que pudo ser sólo vagamente conectado con el resto. Si bien muchos entrevistados tenían una concepción intelectual de Boston como península, eran incapaces de establecer una conexión visual entre el río y la bahía. Boston parece ser, en ciertos aspectos, una ciudad "unilateral", que pierde precisión y contenido a medida que se aleja del borde del Charles River.

Si nuestra muestra es representativa, casi todos los bostonianos pueden decirle a uno todo esto sobre la ciudad. Con igual probabilidad, el bostoniano será incapaz de describir algunas otras cosas, como ser la superficie triangular que hay entre la Back Bay y el South End, la tierra de nadie que se extiende al sur

de North Station, cómo Boylston Street va a dar en Tremont Street o cuál es el trazado de las sendas en el distrito financiero.

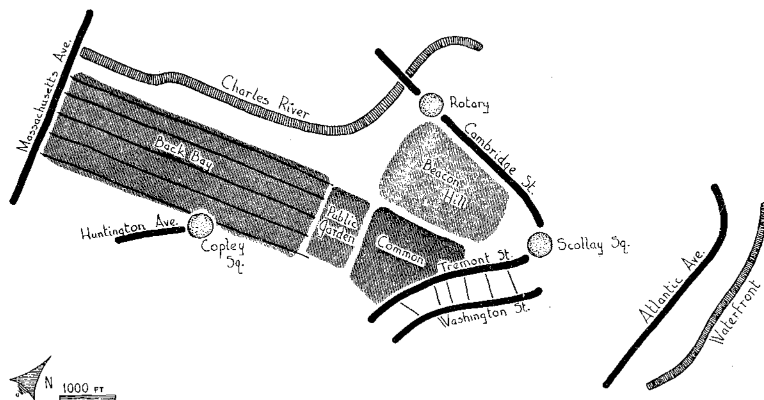
*Figura 35, p. 181*

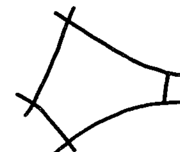
Uno de los barrios más interesantes es uno que no existe: la región triangular entre la Back Bay y el South End. Esta era una zona en blanco en el plano para todas las personas entrevistadas, incluso para una que había nacido y se había criado en ella. Es una zona de considerables dimensiones que encierra algunos elementos conocidos como ser la Huntington Avenue, y mojones ocasionales, como ser la Christian Science Church, pero la matriz en que estos elementos podrían aparecer está ausente y carece de nombre. Cabe suponer que a esta desaparición contribuyen por igual el bloqueo que establecen las vías férreas circundantes y la exclusión conceptual de esta zona en razón de que se siente que son paralelas las calles principales de la Back Bay y del South End.

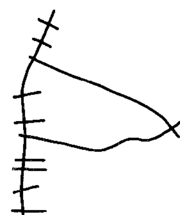
*Figura 6, p. 34*

En cambio, para muchos individuos, el Boston Common es el núcleo de su imagen de la ciudad y, junto con la Beacon Hill, el Charles River y la Commonwealth Avenue, se lo cita con máxima frecuencia como lugar particularmente vívido. A menudo, al hacer sus recorridas a través de la ciudad, las personas se desviaban de su curso para tocar base aquí antes de proseguir. Vasto espacio abierto y arbolado que bordea el barrio más intenso de Boston, lugar lleno de asociaciones y accesible a todos, el Common es absolutamente inconfundible. Está situado de modo tal que expone un borde de tres barrios importantes, a saber, Beacon Hill, la Back Bay y el barrio comercial de la parte baja de la ciudad, siendo por lo tanto un núcleo a partir del cual cualquiera puede extender su conocimiento sobre el medio ambiente. Por otra parte, está sumamente diferenciado en su interior e incluye la pequeña plaza subterránea, la fuente, el estanque de las ranas, el palco de la banda, el cementerio, el estanque de los cisnes, etcétera. Al mismo tiempo este espacio abierto tiene una forma sumamente peculiar que es difícil recordar, a saber, una figura de cinco lados en ángulo recto. Como es demasiado vasto y está muy cubierto de vegetación, lo que impide que los lados sean intervisibles, las personas a menudo se encuentran perdidas cuando tratan de cruzarlo. Y como dos de las sendas deslindadoras, las calles Boylston y Tremont, tienen importancia para toda la ciudad, la dificultad se multiplica. Aquí se cruzan en águlo recto, pero más allá parecen ser paralelas y arrancar perpendicularmente de una línea de base común, Massachusetts Avenue. Por otra parte, la actividad comercial principal da una torpe vuelta en ángulo recto en este mismo cruce de Boylston y Tremont, se debilita y reaparece luego más arriba en Boylston Street. Todo esto se concreta en una aguda ambigüedad de forma en el centro de la ciudad, lo cual constituye una gran falla de orientación.

Fig. 5 El Boston que todos conocen





Boston es una ciudad de barrios característicos y en casi todas las partes de la zona central se sabe dónde se está sencillamente por el carácter general de la zona circundante. En una parte existe un caso inusitado de mosaico ininterrumpido de estas zonas características. Se trata de la secuencia Back Bay-Common-Beacon Hill, sector comercial central. En ella el lugar nunca es dudoso. Pero esta nitidez temática está asociada característicamente con la falta de forma o la organización confusa. Los barrios de Boston se fortalecerían mucho si fuera posible darles claridad estructural al par que carácter distintivo. En este defecto, dicho sea de paso, Boston difiere por completo, posiblemente, de muchas otras ciudades norteamericanas en las que zonas de orden formal tienen poco carácter.



Fig. 6 El Common de Boston

En tanto que los barrios tienden a ser vívidos, el sistema vial de Boston es en general confuso. No obstante, es tan importante la función de la circulación, que las sendas dominan, con todo, la imagen total, exactamente lo mismo que en las otras ciudades analizadas. No existe un orden básico entre estas sendas, excepción hecha de la preponderancia, condicionada históricamente, de radiales principales que corren hacia adentro desde la base de la península. En gran parte del centro de la ciudad resulta más fácil moverse de este a oeste, hacia y desde Massachusetts Avenue, que moverse en ángulo recto con esta dirección. En este sentido, la ciudad tiene una especie de veta que se refleja en las contorsiones mentales que acompañan diversos viajes imaginarios. Pese a esto, la estructura vial es extraordinariamente complicada y ha proporcionado abundante material para el análisis sistemático de las sendas que se lleva a cabo en el capítulo 3. Ya se ha mencionado la dificultad que causa el cruce en ángulo recto de las calles "paralelas" Boylston y Tremont. El damero regular de Back Bay, característica banal de la mayor parte de las ciudades de los Estados Unidos, asume una calidad especial en Boston, en virtud de su contraste con el resto del trazado.

A través del sector central pasan dos autopistas, a

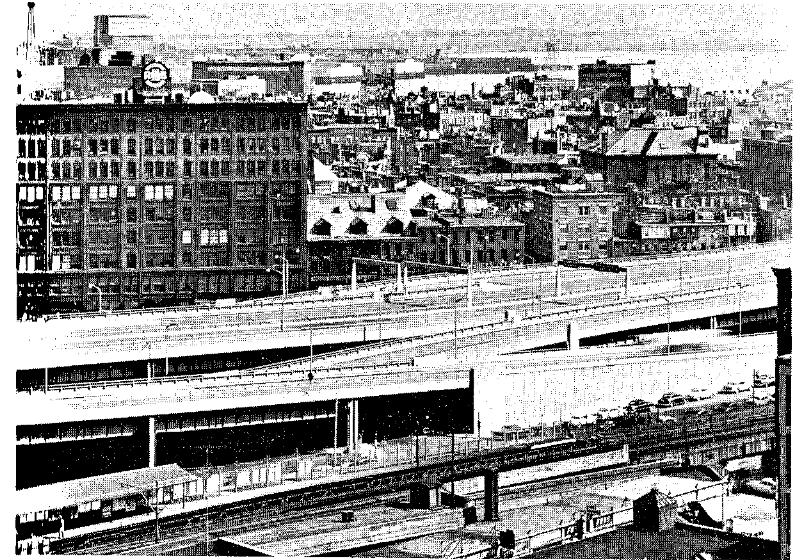
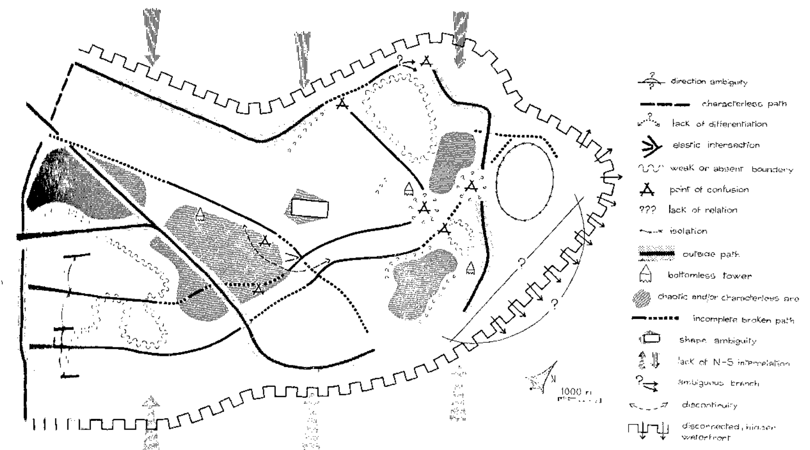


Fig. 7 Las grandes vías de comunicación

Fig. 8 Problemas de la imagen de Boston



saber, Storrow Drive y la Central Artery. A ambas se las siente ambiguamente como barreras en relación con el movimiento en las calles más antiguas y como sendas cuando uno se imagina que va conduciendo por ellas. Cada aspecto tiene una faz absolutamente diferente: cuando uno se la representa desde abajo, la Artery es un muro macizo pintado de verde que aparece fragmentariamente en ciertos puntos. Como senda, es una cinta que se levanta, se hunde y da vueltas, poblada de letreros. En forma curiosa, se siente que ambas vías están "fuera" de la ciudad, apenas en relación con ella, por más que la atraviesan, y en cada intercambio hay que hacer una transición que marea. Sin embargo, Storrow Drive está claramente en relación con el Charles River y, de este modo, está ligada con la pauta general de la ciudad. Por su parte, la Central Artery serpentea inexplicablemente a través del centro y rompe el vínculo de orientación con el North End al bloquear a Hanover Street. Además, se la confundió a veces con la secuencia Causeway-Commercial-Atlantic, por más que las dos sendas son totalmente diferentes, porque ambas pueden ser consideradas lógicamente prolongaciones de Storrow Drive.

*Figura 7, p. 35*

Bien a la manera de Boston, partes separadas del sistema vial pueden poseer un carácter vigoroso. Pero este sistema sumamente irregular está constituido por elementos separados que están ligados uno a uno y, a veces, no están ligados en absoluto. Se trata de un sistema que se hace difícil representar gráficamente o imaginar como totalidad y por lo común es necesario referirse a él concentrando la atención en la secuencia de confluencias o empalmes. Estas confluencias o nodos son, por lo tanto, sumamente importantes en Boston, y a menudo, regiones bastantes descoloridas, como el "sector de Park Square", llevan el nombre del cruce que constituye su foco organizador.

La figura 8 representa una manera de sintetizar este análisis de la imagen de Boston, tratándose de un resumen que podría constituir un primer paso en la preparación de un plan de diseño. Es una recopilación gráfica de lo que aparentemente constituyen las principales dificultades en la imagen de la ciudad: confusiones, puntos flotantes, límites débiles, aislamientos, rupturas de la continuidad, ambigüedades, ramificaciones, faltas de carácter o diferenciación. Conjuntamente con la presentación de los puntos fuertes y las potencialidades de la imagen, corresponde a la fase de análisis del terreno en un plan en menor escala. Al igual que un análisis del terreno, no determina un plan, pero es la base sobre la que pueden adoptarse decisiones creadoras. Como se lo hace en un nivel más inclusivo de análisis, contiene muy naturalmente un mayor grado de interpretación que los diagramas precedentes.

*Figura 8, p. 35*



### Jersey City

Jersey City, en el Estado de New Jersey, se halla entre Newark y la ciudad de Nueva York y constituye una zona limítrofe de ambas, con escasa actividad central propia. Cruzada por vías férreas y carreteras elevadas, tiene la apariencia de un lugar más de tránsito que residencial. Está dividida en barrios étnicos y clasistas, y la cortan los baluartes de las Palisades. Lo que podría haber constituido su centro natural de tiendas está ahogado por la creación artificial de Journal Square en la parte alta de modo que la ciudad no tiene un solo centro sino unos cuatro o cinco. La confusión total de un sistema de calles sin coordinación se agrega a esos vicios habituales en las zonas decrépitas de cualquier ciudad norteamericana que son el espacio informe y la heterogeneidad de estructura. En un primer momento resultan abrumadores los malos olores, la suciedad y lo grisáceo de la ciudad. Esto constituye, por supuesto, la primera impresión superficial que recoge un forastero. Resultó interesante ver cómo los que habían vivido en Jersey City durante un buen número de años imaginaban la ciudad.

*Figura 9, p. 39*

La estructura visual de Jersey City derivada del reconocimiento sobre el terreno está trazada en la misma escala y con el uso de los mismos símbolos que el diagrama de Boston. La ciudad tiene un poco más de forma y esquema que lo que podría pensar un

*Figura 10, p. 39*

forastero; y, a decir verdad, no podría ser de otro modo para que la ciudad fuera más o menos habitable. Pero aparecen muchos menos elementos reconocidos que en la misma zona de Boston. Gran parte de la zona está desorganizada por fuertes bordes. Los elementos fundamentales de la estructura son Journal Square, uno de los dos principales centros comerciales, con la línea de Hudson Boulevard atravesándolo. De Hudson Boulevard depende la "Bergen Section" y el importante West Side Park. Al este, tres sendas descienden el borde de la escarpa y convergen más o menos en la zona inferior: Newark, Montgomery y Communipaw-Grand. En la escarpa se levanta el Medical Center. Todo se detiene en la barrera de la zona ferroviaria-industrial-portuaria sobre el Hudson. Esto constituye el esquema básico y, excepción hecha quizás de una o dos de las tres calles en declive, es familiar para la mayoría de los individuos.

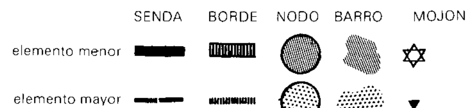
*Figuras 37 y 41, pp.182 y 184*

La falta de carácter se hace evidente a primera vista cuando se compara el consenso de elementos que consideran distintivos los habitantes de Jersey City con el mismo diagrama correspondiente a Boston. El plano de Jersey City está casi vacío. Journal Square es vigoroso en razón de su intensa actividad comercial y recreativa, pero su tráfico y su caos espacial confunden y perturban. Hudson Boulevard rivaliza con el Square en fuerza; lo sigue West Side Park, único gran parque de la ciudad, que se cita una y otra vez como una región distintiva, como un alivio en la textura general. La "Bergen Section" se destaca ante todo como un sector clasista. El New Jersey Medical Center es inconfundible visualmente: su alta masa blanca se yergue desde el borde de la escarpa como un gigante puesto al azar.

*Figura 11, p. 40*

*Figura 12, p. 40*

Poco más es lo que se puede citar como rasgo distintivo con cierto grado de unanimidad, excepción hecha de la imponente vista de la línea de los rascacielos de Nueva York a la distancia. Los otros dia-



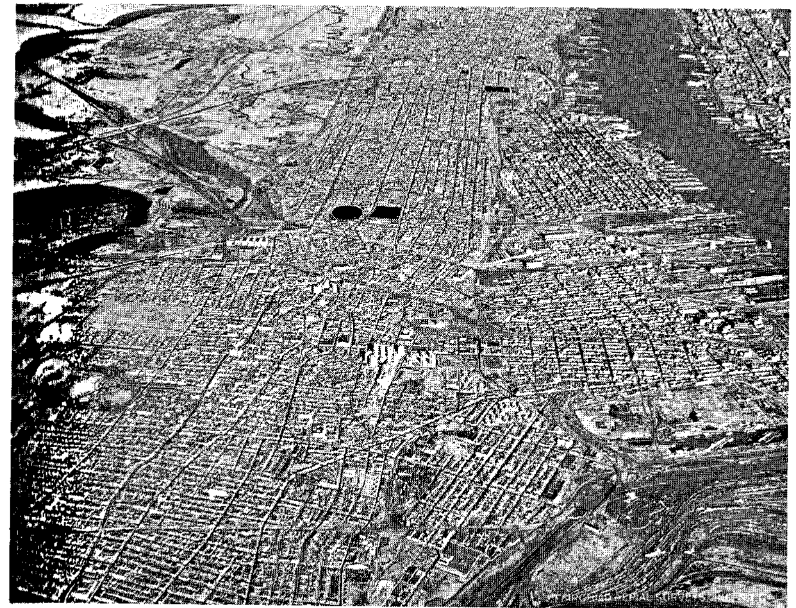



Fig. 9 Jersey City vista desde el sur

Fig. 10 La forma visual de Jersey City sobre el terreno

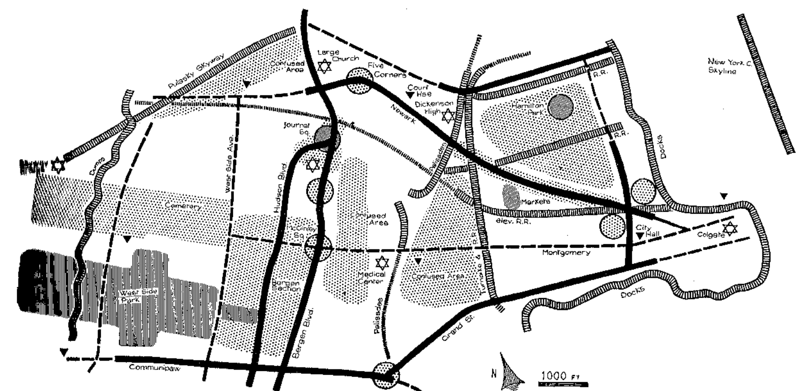




Fig. 11 Journal Square

Fig. 12 Vista del Centro Médico de New Jersey





gramas llenan la imagen de la ciudad, agregando en particular las necesidades prácticas, las sendas principales, ante todo las de mucho tráfico, que por su continuidad son las excepciones entre la mayoría de las calles de Jersey City. Hay escasez de distritos y mojones reconocibles, y falta de centros o puntos nodales conocidos en general. La ciudad está marcada, empero, por la presencia de varios bordes vigorosos o límites aisladores, a saber, las líneas de los ferrocarriles y las carreteras en lo alto, las Palisades, y las dos costaneras.

Al estudiar los bosquejos y entrevistas individuales se puso en evidencia que ninguno de los entrevistados tenía algo así como una imagen total de la ciudad en que habían vivido durante muchos años. Los planos eran a menudo fragmentarios, con grandes superficies en blanco y con mucha frecuencia se concentraban en pequeños territorios familiares. El morro del río parecía ser un poderoso elemento aislador y por lo común un plano atribuía fuerza a la cima y debilidad a la parte inferior o viceversa, estando los dos elementos conectados por una o dos sendas puramente conceptuales. En particular, parecía difícil estructurar la zona inferior.

Al pedir una caracterización general de la ciudad, una de las observaciones más frecuentes era la de que no se trataba de un conjunto, que carecía de centro, siendo más una acumulación de gran número de villorrios. La pregunta "¿Qué es lo primero que se le ocurre cuando oye las palabras 'Jersey City'?", tan fácil de responder en el caso de los bostonianos, resultó difícil en este caso. Una y otra vez los entrevistados repitieron que "nada en particular" se les ocurría, que era difícil simbolizar la ciudad, que carecía de sectores distintivos. Una mujer se expresó en la siguiente forma:

> "Esto es realmente una de las cosas más lamentables de Jersey City. No hay nada que incite a decir, cuando llega alguien de un lugar distante: «¡Ah! Quiero que vea esto, que es tan hermoso»".

La respuesta más común ante la pregunta sobre el simbolismo era que no había nada digno en la ciudad

y que ese puesto correspondía, en todo caso, a la vista de los rascacielos de la Ciudad de Nueva York, al otro lado del río. En gran parte, el sentimiento característico respecto de Jersey City parecía ser el de que se trataba de un lugar al borde de otra cosa. Una persona sostuvo que sus dos símbolos eran la línea de los rascacielos de Nueva York, por una parte, y la autopista Pulaski, representación de Newark, por la otra. Otra persona hizo hincapié en la sensación de vallas circundantes, es decir, que para salir de Jersey City hay que pasar bajo el Hudson o a través del círculo de tráfico de Tonnelle.

Casi imposible sería hallar una situación básica y una topografía más espectaculares, más modelables, que la de Jersey City, si fuera posible edificarla completamente de nuevo. Pero una y otra vez el medio ambiente general era calificado con estos adjetivos: "viejo", "sucio", "desteñido". Repetidas veces se decía que las calles estaban "hechas pedazos". Las entrevistas resultaron notables por la escasez de información sobre el medio ambiente y por el carácter conceptual, en vez de perceptivamente concreto, de la imagen de la ciudad. Muy asombrosa resultó la marcadísima tendencia a describir mediante los nombres de las calles y los tipos de uso, en vez de hacerlo mediante imágenes visuales. Tómese como ejemplo la siguiente parte de la descripción de un recorrido en una zona familiar:

*Figura 13*

"Cuando uno cruza la carretera, hay un puente; y después que uno pasa bajo el puente, en la primera calle a que se llega, hay una compañía de curtiembre de cueros; en la segunda esquina después de ir por la avenida, se ven bancos a uno y otro lado; y uno llega a la esquina siguiente, donde hay una tienda de radios y ferretería justo al lado, por la derecha. A la izquierda, una ferretería justo al lado, por la derecha. A la izquierda, antes de cruzar la calle, hay una tienda de comestibles y una tintorería. Después se llega a *7th Street;* y en *7th Street* se halla uno frente a una cantina, situada en la esquina, a la izquierda, y a una verdulería, a la derecha; hay una vinería en el lado derecho de la calle y en el izquierdo hay una tienda de comestibles. La calle que sigue es *6th Street;* no hay señal distintiva, excepto que uno pasa nuevamente bajo la vía férrea. Cuando uno pasa bajo la vía férrea, la calle que sigue es *5th Street.* A la derecha hay una cantina; hay una nueva estación de servicio al otro lado de la calle, sobre la derecha; hay una cantina a la izquierda. *4th street...* cuando uno llega a la *4th* por la esquina de la derecha, se encuentra con un terreno baldío; después del baldío hay una cantina; por el costado de la derecha, al frente de uno, hay una carnicería al por mayor; y a la izquierda, frente a la carnicería, hay una cristalería. La que sigue es la *3rd:* uno llega a la *3rd* y ve una botica a la derecha, una tienda de licores al frente de uno, a la derecha; a la izquierda hay una tienda de comestibles y una cantina a la izquierda, frente a la tienda de comestibles. La que sigue es la *2nd* y hay, a la izquierda, una tienda de comestibles, y frente a ésta, también a la izquierda, una cantina. A la derecha, antes de que uno cruce la calle, hay un lugar donde venden accesorios para el hogar; y después está *1st Street,* donde hay una carnicería, un mercado a la izquierda y al frente hay un sitio baldío que se usa para el estacionamiento de autos; a la derecha de uno hay una ropería y a la derecha hay una confitería..."

Y así sucesivamente. En toda esta descripción sólo encontramos una o dos imágenes visuales: un puente "que sube" y quizás el corredor subterráneo del ferro-

Fig. 13 Una de las calles de Jersey City



carril. Esta entrevista parece ver por primera vez su medio ambiente cuando llega a Hamilton Park y entonces, a través de sus ojos, de repente se atisba la plaza abierta con su verja, la plataforma para la banda, redonda y en el centro, y los bancos en torno.

Surgió un gran número de observaciones sobre la falta de diferenciación en el escenario físico:

> "Es más o menos lo mismo en todas partes... casi no veo ninguna diferencia. Lo que quiero decir es que cuando voy y vengo por las calles es siempre más o menos lo mismo: Newark Avenue, Jackson Avenue, Bergen Avenue. Bueno, lo que quiero decir es que a veces no se puede decidir cuál es la avenida por la que uno quiere ir porque son más o menos exactamente iguales; no hay nada que las diferencie.
>
> ¿Cómo reconocería a Fairview Avenue, llegando a ella?
>
> Por el letrero de la calle. Es el único modo como se puede reconocer una calle en esta ciudad. No hay nada que sirva para distinguir una calle de otra, nada más que una distinta casa de departamentos en la esquina... y eso es todo.
>
> Creo que por lo común sabemos orientarnos. Cuando hay voluntad, se halla el camino. A veces uno se confunde y puede perder unos cuantos minutos tratando de hallar un lugar, pero creo que después de un rato consigue llegar a donde quería ir."

En este medio relativamente indiferenciado no sólo se confía en la ubicación de uso sino también, con frecuencia, en los gradientes de uso o en el estado relativo de reparación de las estructuras. Los letreros de las calles, los grandes letreros publicitarios de Journal Square y las fábricas son los mojones. Se tienen muy presentes todos los espacios abiertos arquitecturados, como los parques Hamilton y Van Vorst o, en particular, el gran West Side Park. En dos ocasiones, los entrevistados utilizaron diminutos triángulos de hierba en determinadas intersecciones de calles como mojones. Otra mujer habló de ir en automóvil a un pequeño parque un día domingo a fin de poder contemplarlo, sentada en su vehículo.



El hecho de que el Medical Center tiene una pequeña parcela de tierra arquitecturada a su frente parece ser una característica tan importante para su identificación como su gran volumen y su silueta de rascacielo.

La imaginabilidad evidentemente escasa de este medio ambiente se refleja en la imagen que de él se hacen incluso sus residentes de vieja data y se manifiesta en la insatisfacción, la mala orientación y la dificultad para describir o diferenciar sus partes. Pero hasta este conjunto aparentemente caótico de elementos tiene, en realidad, cierta pauta; y las personas se aferran a ella y la desarrollan, concentrando la atención en claves secundarias, al par que trasladándola de la apariencia física a otros aspectos.

## Los Ángeles

La zona de Los Ángeles, corazón de una gran región metropolitana, ofrece una imagen diferente, y también completamente diferente de la de Boston. En tanto que por sus dimensiones es comparable con las de Boston y Jersey City, esta zona abarca poco más que el distrito comercial central y sus bordes. Los entrevistados no estaban familiarizados con la zona por residir en ella, sino por el hecho de tener su lugar de trabajo en una de las oficinas o tiendas situadas en el centro. La figura 14 muestra el reconocimiento del terreno en la forma acostumbrada. *Figura 14*

Como núcleo de una metrópoli, el centro de Los Ángeles está muy cargado de significado y actividad, con grandes edificios que cabe suponer distintivos y con una pauta básica, a saber, su damero casi regular de calles. No obstante, cierto número de factores actúa aquí para dar lugar a una imagen diferente y menos vívida que la de Boston. En primer término está la descentralización de la región metropolitana, en virtud de lo cual la zona central sigue por reverencia siendo "el centro", pero hay varios otros núcleos básicos hacia los que se orienta la gente. El sector central es intensamente comercial, pero ya no se encuentran allí las mejores tiendas, y hay un gran

número de ciudadanos que nunca van al centro en el transcurso de un año. En segundo término, el esquema en damero en sí mismo constituye una matriz indiferenciada, en cuyo interior no siempre se pueden situar con seguridad los diversos elementos. En tercer término, las actividades centrales están extendidas espacialmente y se desplazan, lo cual diluye su impacto. Las frecuentes obras de reconstrucción impiden la identificación que se elabora a través de un proceso histórico. Los elementos mismos, a pesar (y a veces a causa) de las frecuentes tentativas de vistosidad, resultan a menudo visualmente innocuos. Con todo, no estamos ahora ante otra caótica Jersey City sino, en cambio, ante el centro activo y ecológicamente ordenado de una gran metrópoli.

*Figura 15, p. 47*

La fotografía aérea que acompaña al texto da una impresión de este escenario. Excepto en caso de prestarse prolija atención a los tipos de edificios o al fondo distante, resulta difícil diferenciar este centro del centro de muchas ciudades de los Estados Unidos.

Fig. 14 La forma visual de los Ángeles sobre el terreno

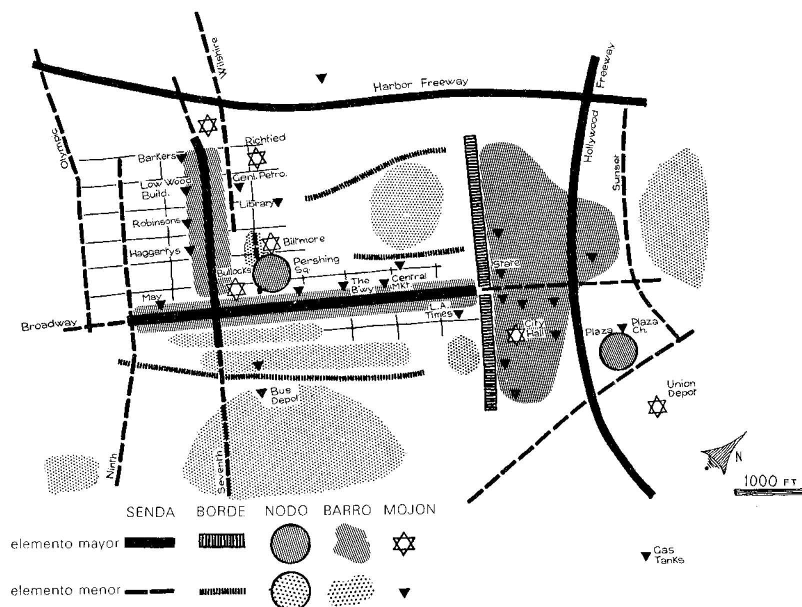







Fig. 15 Vista de Los Ángeles desde el oeste

Hay la misma acumulación de estructuras para oficinas y la misma ubicuidad de vías de tránsito y playas de estacionamiento. Sin embargo, los planos de las imágenes son mucho más densos que los de Jersey City.

La estructura fundamental de esta imagen es el punto nodal de Pershing Square, que está situado en la curva de la L formada por dos calles comerciales, a saber, Broadway y *7th Street.* Todo esto se halla en la matriz general de un damero de sendas. En el extremo opuesto de Broadway está el sector del Centro Cívico y más allá se encuentra el nodo, sentimentalmente importante, de la Plaza-Olvera Street. Paralelamente a Broadway se extiende el barrio financiero de Spring Street y luego viene Skid Row (la calle principal). Las autopistas de Hollywood y Harbor pueden ser reconocidas porque limitan los dos lados abiertos de la L. La imagen general se destaca por la vacuidad al este de las calles Main o Los Ángeles y al sur de *7th Street,* excepto por la extensión del damero, que se repite. El sector central está colocado en un vacío. Este centro en forma de L está salpicado abundantemente por mojones que se recuerdan, siendo los principales entre ellos los hoteles Statler y Biltmore, y luego, entre otros, el Richfield Building, la Biblioteca pública, las grandes tiendas Robinson

*Figura 43, p. 185*

y Bullock, el Federal Savings Building, el auditorio de la Filarmónica, el Ayuntamiento y el Union Depot. Pero solamente dos mojones fueron descritos con detalles concretos, a saber, el feo edificio Richfield, negro y dorado, y la cúspide en pirámide del ayuntamiento.

Aparte de la zona del centro cívico, los distritos reconocibles son pequeños y lineales, limitados a los confines de las sendas (como las tiendas de *7th Street,* las tiendas de Broadway, el Transportation Row en la *6th Street,* el distrito financiero de Spring Street y Skid Row, en la calle principal), o bien son relativamente débiles: Bunker Hill, Little Tokyo. El centro cívico es más vigoroso en razón de su función evidente, su tamaño, su amplitud espacial, sus edificios nuevos y sus bordes precisos. Pocos dejan de notarlo. Bunker Hill no constituye una imagen tan vigorosa, a pesar de sus asociaciones históricas, y no faltaron los que sintieran que no estaba en el centro. A decir verdad, resulta sorprendente cómo el

*Figura 16*

Fig. 16 El centro cívico









Fig. 17 Pershing Square

núcleo, al rodear este rasgo topográfico fundamental, ha conseguido sepultarlo visualmente.

Pershing Square es el elemento más poderoso de todos. Se trata de un espacio abierto con un trazado exótico, situado en el corazón del centro de la ciudad y reforzado por su uso como tribuna política al aire libre, reunión de campamento y descanso de ancianos. Junto con el nodo de Plaza-Olvera Street (en el que interviene otro espacio abierto), Pershing Square fue el elemento descrito con más nitidez, con su césped inmaculado al centro, bordeado primeramente por bananeros, luego por un círculo de ancianos sentados en apretadas hileras sobre los muros de piedra, luego por las calles bulliciosas y por último por las filas cerradas de edificios del centro de la ciudad. Si bien notable, no siempre se lo describió como lugar agradable. A veces los entrevistados expresaban miedo de los ancianos y los excéntricos que concurren a él; con más frecuencia, la reacción era de "pathos", acentuado por la forma en que se mantiene a esas personas limitadas a los muros de los bordes, prohibiéndoseles pasear por el césped que hay en el centro. Se trazaron comparaciones desfavorables con el as-

*Figura 17*

pecto anterior del Square, a pesar de que éste era más desaliñado: una arboleda con bancos y paseos aquí y allá. Disgustaba el césped en el centro no sólo por estar vedado a los concurrentes del parque, sino también porque se hace así imposible acortar camino a través de él, como lo haría por lo común un peatón. Con todo, se trata de una imagen sumamente reconocible, fortalecida por la presencia de un mojón predominante, la masa rojiza del Biltmore Hotel, que orienta eficazmente la dirección del Square.

A pesar de toda su importancia en la imagen de la ciudad, Pershing Square parece flotar un poco. Está a una cuadra de las dos calles claves, la *7th* y Broadway, y muchas personas no estaban seguras de su ubicación precisa, si bien estaban seguras de su ubicación general. Al hacer sus recorridos, los entrevistados tendían en sus mentes a echar una ojeada de costado, como buscándola, al pasar por cada calle secundaria. Esto parece estar vinculado con su ubicación fuera del centro y asimismo con la tendencia de los individuos a confundir diversas calles, como se observa más abajo.

Broadway es quizás la única senda que a todos les
*Figura 18* resulta inconfundible. Siendo la calle principal original y sin haber perdido su carácter de máxima concentración comercial en la parte baja de la ciudad, está marcada por las muchedumbres que se mueven por sus aceras, por la extensión y continuidad de sus tiendas, por los vestíbulos de sus cines y por los tranvías (en tanto que en otras calles sólo pasan autobuses). Por más que se aceptaba que es el corazón, en caso de serlo algo, Broadway no era con todo un sector de tiendas para la mayoría de estas personas de la clase media. En sus aceras se apiñan representantes de las minorías étnicas y de los grupos de ingresos más bajos, cuyas moradas orlan la sección central. Los individuos entrevistados consideraban que este núcleo lineal les era ajeno y lo consideraban con diversos grados de miedo o curiosidad. Con vivacidad procedían a describir las diferencias de escala social entre las muchedumbres de Broadway y las que se ven en la *7th Street,* que si bien no es la de la "élite", constituyen al menos una calle comercial para la clase media.



En general, resulta difícil diferenciar entre sí las calles transversales numeradas, con excepción de las calles *6th, 7th* y *1st.* Esta confusión de sendas se puso en evidencia en las entrevistas. En menor grado, también resultaban intercambiables las calles longitudinales que llevan nombres. Varias de estas calles "de norte a sur", en particular Flower, Hope, Grand y Olive, todas las cuales van a dar a Bunker Hill, tendían a veces, lo mismo que las calles numeradas, a ser confundidas entre sí.

Si bien puede confundirse una calle del centro con otra, pocos individuos tenían dificultades para mantener la dirección en las sendas. Las vistas terminales, como el Statler Hotel en *7th Street,* la Biblioteca en Hope Street y Bunker Hill en Grand Street, y las diferencias de un costado a otro en lo tocante a uso o intensidad de tránsito de peatones, como ocurre a lo largo de Broadway, parecen ser lo suficientemente frecuentes como para permitir la diferenciación de direcciones. En realidad, todas las calles están visualmente cerradas, a pesar del damero regular en el

Fig. 18 Broadway



centro, sea por la topografía, las vías libres o una irregularidad en el damero mismo.

Al otro lado de la autopista de Hollywood está uno de los elementos más vigorosos entre todos, a saber, el centro nodal de la Plaza-Olvera Street. A éste se lo describió con gran nitidez: su forma, sus árboles, bancos, personas; las baldosas, la calle "adoquinada" (en realidad, pavimentada con ladrillos), el espacio reducido, los productos en venta e indefectiblemente los olores de velas y dulces. No sólo ocurre que este pequeño punto se destaca mucho visualmente, sino que también constituye el único auténtico punto de amarre histórico en la ciudad y parece generar un apego vehemente.

*Figura 19*

Sin embargo, a través de esta misma zona general, entre el Union Depot y el Centro Cívico, a los individuos les resultaba muy difícil hallar su camino. Sentían que el damero los había abandonado y no sabían a ciencia cierta dónde las calles conocidas daban en esta zona amorfa. Alameda Street lleva traicioneramente hacia la izquierda, en vez de correr paralelamente a las calles de norte a sur. La demolición en gran escala de la zona cívica parece haber borrado el damero original sin que se haya hecho mucho para reemplazarlo. La vía libre es una barrera hundida. En su tarea de caminar desde Union Depot hasta el Statler, el alivio con que la mayoría de los individuos saludaba la aparición de *1st Street* era casi audible.

*Figura 20*

Cuando se les pedía que describieran o simbolizaran la ciudad en conjunto, los entrevistados empleaban uniformemente ciertas palabras: "desparramada", "espaciosa", "informe", "sin centros". Parecería que es difícil representarse visualmente o conceptualizar a Los Ángeles como una totalidad. La imagen general era la de una extensión interminable, lo cual puede llevar consigo agradables sugerencias de espacio en torno de las viviendas o matices de tedio y desorientación. Un entrevistado expresó lo siguiente:

> "Es como si uno fuera a un lugar durante un largo tiempo y cuando se llega allí, se descubre que, después de todo, allí no hay nada."

Fig. 19 La Plaza y el acceso a Olvera Street

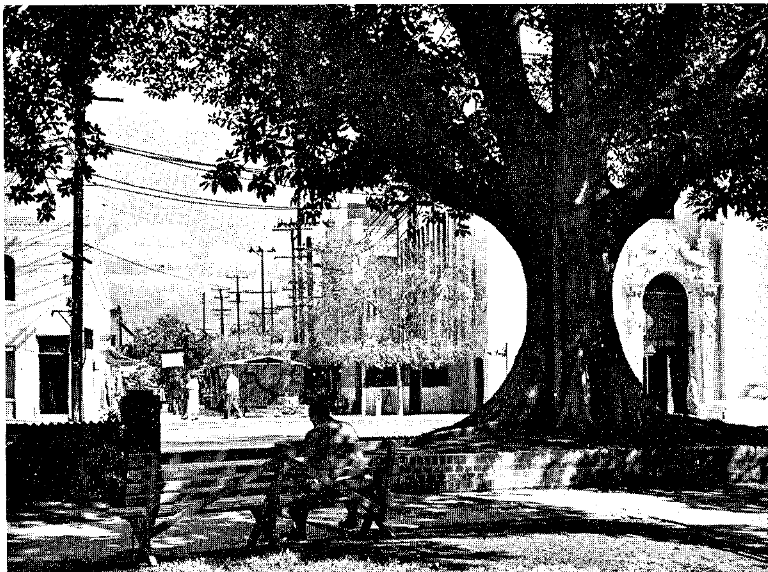
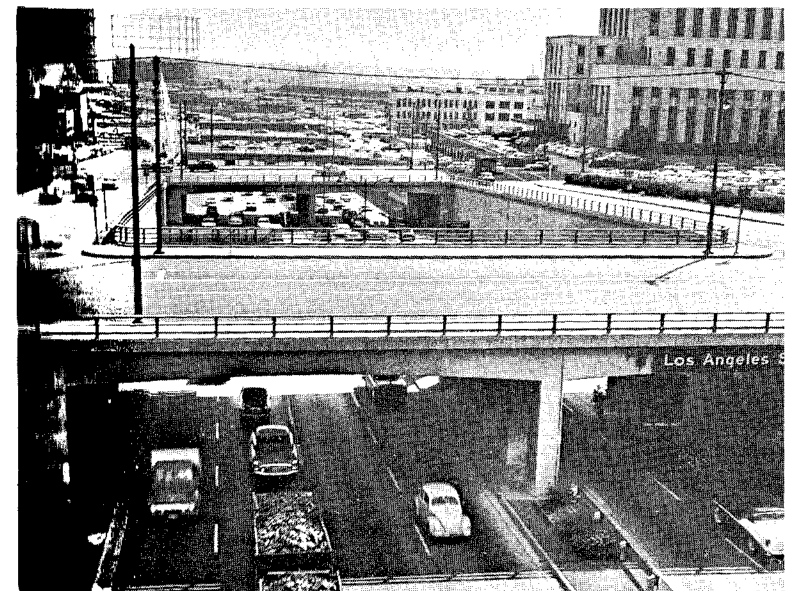


Fig. 20 Autopista de Hollywood



Pero se tuvieron algunas pruebas de que la orientación en escala regional no resulta demasiado difícil. El mecanismo de orientación regional abarca el océano, las montañas y las colinas en el caso de los habitantes de más edad; las regiones llanas como San Fernando y los grandes barrios residenciales como Beverly Hills, la red principal de carreteras y bulevares, y, por último, un gradiente central de edad en toda la metrópoli, que se evidencia en la condición, el estilo y el tipo de estructuras apropiado para cada época en los anillos sucesivos de crecimiento.

Sin embargo, por debajo de esta gran escala, la estructura y la identidad parecían resultar sumamente difíciles. No había barrios de tamaño intermedio y se confundían las sendas. Los entrevistados decían que se perdían cuando se encontraban fuera de las rutas habituales y que en esos casos tenían que confiar principalmente en los letreros de las calles. En la escala mínima se hallaron, de vez en cuando, reservas de gran identidad y significado, como cabañas en la montaña, casas en la playa o superficies plantadas con una vegetación sumamente diferenciada. Pero esto no constituía un fenómeno general, y un vínculo intermedio de importancia fundamental en la estructura, la imaginabilidad de los distritos en escala intermedia, tendía a ser débil.

En casi todas las entrevistas, cuando los entrevistados describían el recorrido que hacían desde sus casas hasta su lugar de trabajo, se producía una disminución progresiva de la vividez de las impresiones a medida que se aproximaban al centro de la ciudad. Cerca de sus hogares abundaban los detalles sobre las cuestas y las curvas, la vegetación y los habitantes; había muestras de interés y placer cotidianos en el escenario. Al acercarse al centro, esta imagen se volvía paulatinamente más grisácea, más abstracta y conceptual. El centro de la ciudad, al igual que en el caso de Jersey City, estaba constituido básicamente por una colección de usos mencionados y frentes de tiendas. Sin lugar a dudas, este fenómeno se debe en parte al esfuerzo creciente que demanda conducir un auto en las radiales principales, pero al parecer persiste incluso cuando se ha salido del vehículo. Evidentemente, el material visual es en sí mismo de calidad más mezquina. Quizás el aumento de *smog** también contribuye a esto.

Dicho sea de paso, a menudo, el *smog* y la bruma fueron mencionados como los tormentos del habitante de la ciudad. Al parecer, apagaban los colores del ambiente, de modo que los entrevistados tendían a afirmar que el tono general era blancuzco, amarillento o gris. Varios conductores de autos que iban regularmente al centro de la ciudad señalaron que tenían la costumbre de verificar el estado del *smog* todas las mañanas, observando para ello la visibilidad de atalayas distantes, como las torres del Richfield Building o el Ayuntamiento.

En las entrevistas constituyeron temas preponderantes el tráfico de automóviles y el sistema vial. Esto constituía la experiencia de todos los días, la batalla de todos los días, que a veces resultaba excitante y por lo común ponía en tensión y agotaba. Los detalles sobre los viajes estaban llenos de referencias a luces de tráfico y señales, intersecciones y problemas de curvas. En las rutas libres, las decisiones debían adoptarse con mucha anticipación; había constantes maniobras en las calles. Resultaba algo así como ir por los rápidos en una canoa, con la misma excitación y la misma tensión, con el mismo esfuerzo constante por "conservar la cabeza". Muchos entrevistados señalaron sus temores al conducir en una nueva ruta por primera vez. Con frecuencia se mencionaron los pasos sobreelevados, lo divertido de los grandes intercambios, las sensaciones cinestésicas de caer, girar, trepar. Para algunas personas, conducir su automóvil resultaba un deporte excitante, de gran velocidad.

*Figura 20, p. 53*

En estas carreteras rápidas puede uno tener cierta sensación de la topografía fundamental. Una entrevistada sentía que el hecho de llegar a una gran colina todas las mañanas señalaba el punto medio de su recorrido y lo estructuraba. Otra señaló la ampliación de la escala de la ciudad como consecuen-

* Neologismo norteamericano acuñado para referirse a una peculiar combinación de humo *(smoke)* y neblina *(fog)*. [*N. del T.*]

cia de la construcción de los nuevos caminos, lo cual había cambiado toda su concepción sobre las relaciones de los elementos. Se hicieron referencias al placer de las momentáneas vistas panorámicas desde partes elevadas de la carretera, en contraposición con la sensación monótona del terraplén en un corte. Por otra parte, lo mismo que en Boston, estos conductores parecían tener dificultades para situar la carretera, para ligarla con el resto de la estructura urbana. Se observó una experiencia común de pérdida momentánea de la orientación al salir del declive de una carretera.

Otro tema frecuente era el de la edad relativa. Quizás debido a que una gran parte del medio ambiente es nuevo o está en transformación, se evidenció un apego casi patológico a todo aquello que hubiera sobrevivido a la conmoción. Así, el minúsculo nodo Plaza-Olvera Street, o hasta los hoteles decrépitos de Bunker Hill, reclamaron la atención de muchos entrevistados. En estas pocas entrevistas se recogió la impresión de que en Los Angeles existía un apego sentimental aún mayor que en la conservadora Boston a todo lo que fuera viejo.

En Los Ángeles, al igual que en Jersey City, los habitantes gozan con las flores y la vegetación, elementos que a decir verdad constituyen la grandeza de muchos de los sectores residenciales de la ciudad. Las primeras partes de las relaciones de los viajes de casa al trabajo estaban llenas de vívidas descripciones de las flores y los árboles. Hasta los conductores de autos, pasando a gran velocidad, parecían observar estos detalles urbanos y gozar con ellos.

Pero estas observaciones no se aplicaban a la zona sometida a estudio directamente. El centro de Los Ángeles dista mucho del caos visual de Jersey City y tiene un número más bien considerable de mojones arquitectónicos separados. Sin embargo, de no ser como un damero conceptual y bastante indiferenciado, resultaba difícil organizarlo o abarcarlo como un conjunto. Carecía de símbolos generales vigorosos. Las imágenes más poderosas, Broadway y Pershing Square, resultaban, por lo menos para este grupo de entrevistados perteneciente a la clase media, algo ajenas o hasta amenazadoras. Nadie las describió como agradables o bellas. La pequeña Plaza descuidada y algunas de las funciones comerciales o recreativas simbolizadas por los mojones en la zona de la parte superior de *7th Street* fueron los únicos elementos a los que se otorgó algún afecto. Uno de los entrevistados expresó este fenómeno diciendo que la vieja Plaza, en uno de los extremos, y el nuevo Wilshire Boulevard, en el otro, eran las únicas cosas que tenían carácter y que resumían a Los Ángeles. En buena medida la imagen carecía, al parecer, del carácter reconocible, la estabilidad y el significado placentero del centro de Boston.

## Temas comunes

Al comparar estas tres ciudades, descubrimos (si es que podemos descubrir algo con muestras tan pequeñas) que, como podría esperarse, las personas se adaptan a su contorno y extraen estructura e identidad del material que tienen a su alcance. Los tipos de elementos usados en la imagen de la ciudad y las cualidades que los hacen fuertes o débiles parecen perfectamente comparables entre las tres, si bien la proporción de tipos de elementos puede variar con la forma concreta. No obstante, al mismo tiempo hay marcadas diferencias entre los niveles de orientación y satisfacción en estos diferentes medios físicos.

Entre otras cosas, los tests ponen en evidencia la significación del espacio y la amplitud de la vista. El predominio del borde del Charles River en Boston se *Figura 4, p. 31* basa en el vasto alcance visual que proporciona al entrarse a la ciudad por ese lado. Un gran número de elementos urbanos puede verse simultáneamente en sus relaciones; la posición de uno en relación con el conjunto es sobradamente clara. El Centro Cívico de Los Ángeles fue recordado por su amplitud espacial; las personas entrevistadas en Jersey City reaccionaron ante el espectáculo que se les ofrecía al descender por las Palisades y dirigirse hacia la línea de los rascacielos de Nueva York.

Una vista amplia produce un estado emotivo de

deleite y este fenómeno fue mencionado reiteradas veces. ¿Sería posible, en nuestras ciudades, hacer más común esta experiencia panorámica, poniéndola al alcance de los miles de personas que pasan todos los días? A veces una vista amplia expondrá un estado de caos o expresará una soledad sin carácter alguno, pero un panorama bien organizado parece constituir un elemento fundamental del goce de la ciudad.

Hasta el espacio sin retoques o informe parece destacarse, por más que quizás no sea agradable. Muchas personas se refirieron a las obras de demolición y excavación en Dewey Square, en Boston, como una vista notable. Sin lugar a dudas, esto se debe al contraste con los demás espacios urbanos que están colmados. Pero cuando el espacio tiene cierta forma, como ocurre a lo largo del Charles River o en Commonwealth Avenue, en Pershing Square o en Louisburg Square, o hasta cierto punto en Copley Square, el impacto resulta mucho más enérgico: el rasgo se torna memorable.

Si el Scollay Square de Boston o el Journal Square de Jersey City tuvieran un carácter espacial proporcionado a su importancia funcional, constituirían realmente rasgos claves en las respectivas ciudades.

Los rasgos naturales de la ciudad, la vegetación o el agua, fueron señalados a menudo con atención y con placer. Las personas entrevistadas en Jersey City tenían aguda conciencia de los pocos oasis verdes existentes en su contorno; las de Los Ángeles, a menudo se detenían a describir la variedad exótica de la vegetación local. Varias de ellas indicaron que todos lo días se desviaban de sus rutas, con lo cual sus viajes se alargaban pero podían pasar ante determinado parque, arboleda, estanque o curso de agua. He aquí un fragmento de tipo corriente de la descripción de un recorrido en Los Ángeles.

"Uno cruza por Sunset, después de un pequeño parque. No sé su nombre. Es muy bonito y —¡ah!— los jacarandáes están empezando a florecer. En una casa que está más o menos a una cuadra los hay. Luego viene Canyon y allí hay toda clase de palmeras, altas y bajas; y luego uno sigue bajando hasta el parque."



Los Ángeles, organizada para el automóvil, proporciona también los ejemplos más vívidos del interés por el sistema de senderos: a la forma que está en sí mismo organizado, a su relación con otros elementos urbanos, a su propio carácter interno de espacio, vista y movimiento. Pero el predominio visual de las sendas y su influencia decisiva como red desde la que la mayoría de las personas experimenta su contorno están asimismo ampliamente evidenciados en el material de Boston y Jersey City.

Bien evidente es la constante referencia a las clases socio-económicas. Así, la aversión hacia Broadway, que es "clase baja" en Los Ángeles, el reconocimiento de la Bergen Section que es "clase alta" en Jersey City o la inconfundible división de Beacon Hill, en Boston, en dos lados separados.

Las entrevistas pusieron de relieve otra reacción general, a saber, a la forma en que el escenario físico simboliza el paso del tiempo. Las entrevistas llevadas a cabo en Boston están llenas de referencias a los contrastes de edad: la "nueva" Artery que atraviesa el "viejo" barrio del mercado; la nueva capilla católica entre los antiguos edificios de Arch Street; la vieja (oscura, ornamentada, baja) Trinity Church, cuya silueta se marca contra el nuevo (brillante, desnudo y alto) John Hancock Building, y así sucesivamente. A decir verdad, a menudo las descripciones parecían constituir reacciones ante los contrastes en el escenario urbano, ante el contraste espacial, el contraste de jerarquía social, el contraste de uso, la edad relativa o las comparaciones de higiene o decorados naturales. Los elementos y atributos se hacían notables en términos de su colocación en el conjunto.

En los Ángeles existe la impresión de que la fluidez del medio ambiente y la carencia de elementos físicos que amarren en el pasado son rasgos atrayentes y perturbadores. Muchas descripciones del escenario hechas por residentes establecidos, jóvenes o viejos, iban acompañadas por los espectros de lo que solía haber allí. Los cambios, como aquellos determinados por la red vial, han dejado cicatrices en la imagen mental. El entrevistador señaló:

"Parece haber una amargura o nostalgia entre los naturales que podría ser una especie de resentimiento por el gran número de cambios o simplemente incapacidad para reorientarse con tal rapidez que puedan seguir el ritmo de los mismos."

Observaciones generales por el estilo de éstas se ponen en evidencia rápidamente cuando se lee el material de la entrevista. Sin embargo, es posible estudiar tanto las entrevistas como los estudios sobre el terreno en forma más sistemática y aprender así mucho más sobre el carácter y la estructura de la imagen urbana. A esto consagraremos el capítulo siguiente.



# 3. La imagen de la ciudad y sus elementos

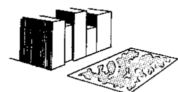
Parece haber una imagen pública de cada ciudad que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás lo que hay es una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos. Cada representación individual es única y tiene cierto contenido que sólo rara vez o nunca se comunica, pese a lo cual se aproxima a la imagen pública que, en diferentes ambientes, es más o menos forzosa, más o menos comprehensiva.

Este análisis se reduce a los efectos de los objetos físicos y perceptibles. Hay otras influencias que actúan sobre la imaginabilidad, como el significado social de una zona, su función, su historia e incluso su nombre. Se las pasará por alto, ya que nuestro objetivo consiste en develar la función de la forma en sí. Se da por sentado que en el diseño concreto la forma debe utilizarse para reforzar el significado y no para negarlo.

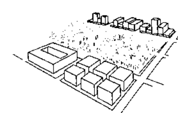
Los contenidos de las imágenes de la ciudad que se han estudiado hasta aquí, y que son referibles a las formas físicas, pueden, para mayor comodidad, ser clasificados dentro de cinco tipos de elementos, a saber, sendas, bordes, barrios, nodos y mojones. A

decir verdad, estos elementos pueden resultar de aplicación más general puesto que parecen reaparecer en muchos tipos de imágenes ambientales, según puede verse en el apéndice A. Estos elementos pueden definirse en la siguiente forma:

1. *Sendas*. Las sendas son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.



2. *Bordes*. Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fronterizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla.

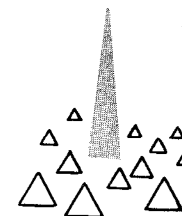


3. *Barrios*. Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra "en su seno" mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera. La mayoría de las personas estructura su ciudad hasta cierto punto en esta forma, quedando margen para las diferencias individuales en cuanto a si las sendas o los barrios son los elementos preponderantes. Esto parece depender no sólo del individuo sino también de la ciudad de que se trata.



4. *Nodos*. Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las influencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido. Del mismo modo está vinculado con el concepto de barrio, puesto que los núcleos son típicamente los focos intensivos de barrios, su centro polarizador. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

5. *Mojones*. Los mojones son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Su uso implica la selección de un elemento entre una multitud de posibilidades. Algunos mojones están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias, por arriba de las cúspides de elementos más pequeños, y que se los utilice como referencias radiales. Pueden estar dentro de la ciudad o a tal distancia que para todo fin práctico simbolicen una dirección constante. De este tipo son las torres aisladas, las cúpulas doradas y las grandes colinas. Incluso un punto móvil, como el sol, cuyo movimiento es suficientemente lento y regular, puede ser empleado. Otros mojones son fundamentalmente locales, siendo visibles únicamente en localidades restringidas y desde determinados accesos. Entre ellos figuran los innumerables letre-



ros, frentes de tiendas, árboles, tiradores de puertas y otros detalles urbanos que caben en la imagen de la mayoría de los observadores. Se trata de claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

La imagen de una realidad física determinada puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circuntancias de su visión son diferentes. Así, una autopista puede ser una senda para el conductor y un borde para el peatón. O una zona central puede ser un distrito cuando una ciudad está organizada sobre una escala media y un nodo cuando se considera la superficie metropolitana en su conjunto. Pero las categorías parecen tener estabilidad para un observador determinado cuando actúa en un nivel determinado.

Ninguno de los tipos de elementos aislados anteriormente existe en realidad en estado de aislamiento. Los barrios están estructurados con nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de mojones. Por lo regular los elementos se superponen y se interpenetran. Si este análisis comienza por diferenciar los datos en categorías, debe terminar con su reintegración a la imagen total. Nuestros estudios han proporcionado abundante información sobre el carácter visual de los tipos de elementos. Más abajo nos ocuparemos de esto. Por desgracia, sólo en medida menor hizo el trabajo revelaciones sobre las interrelaciones entre elementos o sobre niveles de imagen, cualidades de imagen o el desarrollo de la imagen. Estos últimos temas serán considerados al final del presente capítulo.

**Sendas**

Para la mayoría de las personas entrevistadas, las sendas constituían los elementos urbanos predominantes, si bien su importancia variaba de acuerdo con el grado de familiaridad con la ciudad. Las personas con menos conocimiento de Boston tendían a concebir la ciudad en términos de topografía, grandes regiones, características generalizadas y vastas relaciones de dirección. Los individuos que conocían mejor la ciudad habían, por lo común, dominado una parte de la estructura de las sendas; estas personas pensaban en términos de sendas específicas y sus interrelaciones. También se puso en evidencia, en las personas que conocían mejor la ciudad, la tendencia a confiar más en pequeños mojones y menos en regiones o sendas.

No debe subestimarse el drama y la identificación potenciales en el sistema de carreteras. Un habitante de Jersey City, que poco podía encontrar que fuera digno de describir en su contorno, se iluminó repentinamente cuando describió el Holland Tunnel. Otra relató su placer:

> "Se cruza Baldwin Avenue, se ve toda Nueva York al frente, se ve la tremenda pendiente de tierra (las Palisades)... y de pronto el panorama abierto de la parte baja de Jersey City al frente, y va uno descendiendo la colina, y allí ya se sabe: ahí está el túnel, ahí está el Hudson River y todas las cosas... Siempre miro a la derecha para ver si puedo ver la... Estatua de la Libertad... Luego siempre levanto la vista para ver el Empire State Building, para ver cómo está el tiempo... Siento una verdadera sensación de felicidad porque voy a alguna parte y me encanta ir a una u otra parte."

Determinadas sendas pueden convertirse en rasgos importantes en diversas formas. Naturalmente, una de las influencias más enérgicas será la del recorrido habitual, de modo que las principales líneas de acceso, como Boylston Street, Storrow Drive o Tremont Street, en Boston, Hudson Boulevard en Jersey City o las autopistas en Los Ángeles son imágenes-claves. Los obstáculos para el tráfico, que complican a menudo la estructura, pueden en otros casos aclararla al concentrar la circulación transversal en menos canales, los cuales así se tornan conceptualmente predominantes. Beacon Hill, que actúa como una rotativa gigante, realza la importancia de las calles Cambridge y Charles; el Jardín Público fortalece a Beacon Street. El Charles River, al limitar el tráfico a unos cuantos puentes que son muy visibles todos con su forma propia, aclara sin lugar a dudas

la estructura de la senda. En forma muy parecida, las Palisades en Jersey City concentran la atención en las tres calles que las coronan felizmente.

La concentración de un uso o una actividad especial en una calle, puede darle a ésta prominencia en las mentes de los observadores. *Figura 30, p. 97* Washington Street es el ejemplo sobresaliente en Boston, pues los individuos la asocian permanentemente con las tiendas y los teatros. Algunas personas extendían estas características a otras partes de Washington Street que son completamente diferentes (por ejemplo, cerca de State Street); muchas personas no parecían saber que la calle se extiende más allá del sector dedicado a las diversiones y pensaban que terminaba cerca de las calles Essex o Stuart. Los Ángeles cuenta con muchos ejemplos —Broadway, Spring Street, Skid Row, *7th Street*— en que las concentraciones de uso son tan prominentes que constituyen barrios lineales. Las personas parecían ser sensibles a las variaciones en la cantidad de actividad que encontraban y a veces se orientaban en buena medida siguiendo la principal corriente de tráfico. La Broadway de Los Ángeles era reconocida por sus muchedumbres y sus tranvías; *Figura 18, p. 51* en Boston, Washington Street estaba marcada por un torrente de peatones. Otros tipos de actividades al nivel del suelo parecían, también, hacer memorables los lugares, como la obra de construcción cerca de la South Station o el trajín de los mercados de comestibles.

Cualidades espaciales características eran capaces de fortalecer la imagen de sendas determinadas. En el sentido más simple, las calles que sugieren extremos de anchura o estrechez atraen la atención. Tanto Cambridge Street como Commonwealth Avenue y Atlantic Avenue eran bien conocidas en Boston y a todas se les reconocía por su gran anchura. Las cualidades espaciales de anchura y estrechez debían en parte su importancia a la asociación común de las calles principales con la anchura y de las calles laterales con la estrechez. Se vuelve automática la búsqueda de la calle "principal" (es decir, ancha), en la que también automáticamente se confía; y en Boston la pauta real corrobora por lo común este supuesto. La angosta Washington Street constituye



la excepción a esta regla; y en este caso el contraste es tan marcado en la otra dirección, ya que la estrechez está forzada por los edificios altos y las grandes muchedumbres, que el extremo opuesto mismo se convierte en la marca de identificación. Algunas de las dificultades de orientación en el barrio financiero de Boston o el anonimato de la parrilla de Los Ángeles pueden deberse a esta falta de predominio espacial.

También resultaron importantes para la identificación de la senda las características especiales de fachada. Beacon Street y Commonwealth Avenue se destacaban en parte debido a las fachadas de los edificios que las bordean. La textura del pavimento parece ser menos importante, excepto en casos especiales, como el de Olvera Street, en Los Ángeles. También parecen carecer relativamente de importancia los detalles del arbolado, *Figura 21, p. 69* pero un arbolado tupido, como el que hay en Commonwealth Avenue, puede reforzar muy eficazmente la imagen de la senda.

La proximidad a rasgos especiales de la ciudad también puede aumentar la importancia de una senda. En este caso, la senda actuaría secundariamente como borde. Gran parte de la importancia de Atlantic Avenue procede de su relación con los muelles y la bahía, y la de Storrow Drive de su situación paralela al Charles River. Las calles Arlington y Tremont se distinguen porque un costado es paralelo a un parque y Cambridge Street adquiere claridad debido a su relación fronteriza con Beacon Hill. Otras cualidades que dan importancia a las sendas separadas son la exposición visual de la senda o la exposición visual de otras partes de la ciudad desde la senda. La Central Artery se destaca en parte debido a su prominencia visual, ya que se despliega sobre la ciudad a lo largo de una elevación. *Figura 7, p. 35* Los puentes sobre el Charles también son visibles desde grandes distancias.

De vez en cuando, las sendas tienen importancia en gran parte por motivos estructurales. Massachusetts Avenue resultaba casi pura estructura para la mayoría de los individuos, los cuales eran incapaces de describirla. Pese a esto, su relación como intersección de muchas calles confusas, la hacía un elemento

importante de Boston. La mayor parte de las sendas de Jersey City parecían tener este carácter puramente estructural.

Cuando las sendas principales carecían de identidad o eran confundidas fácilmente entre sí, toda la imagen de la ciudad presentaba dificultades. Así, Tremont Street y Shawmut Avenue podrían ser intercambiabiables en Boston, o las calles Olive, Hope y Hill, en Los Ángeles. Con bastante frecuencia se confundía el Longfellow Bridge de Boston con la Charles River Dam, posiblemente porque ambos contienen líneas de tránsito y terminan en círculos de tráfico. Esto creaba verdaderas dificultades en la ciudad, tanto en la red vial como en la de subterráneos. Tanto en la realidad como en el recuerdo resultaba difícil hallar muchas de las sendas de Jersey City. Que las sendas, una vez que son identificables, tengan asimismo continuidad constituye una exigencia funcional obvia. La gente dependía regularmente de esta cualidad. La exigencia fundamental es que sea directa la vía real o lecho del pavimento; la continuidad de otras características tiene menos importancia. En un medio como el de Jersey City se escogían las sendas que tenían simplemente un grado satisfactorio de continuidad. Se las consideraba más dignas de confianza. El forastero puede seguirlas aunque sea con dificultad. A menudo las personas concluían que otras características en una vía continua también eran continuas, a pesar de la existencia de cambios.

Pero asimismo otros factores de continuidad tienen importancia. Cuando la anchura del cauce cambiaba, como ocurre con Cambridge Street en Bowdoin Square, o cuando se interrumpía la continuidad espacial, tal como pasa con Washington Street en Dock Square, a las personas les resultaba difícil experimentar que se trataba de la continuación de la misma senda. En el otro extremo de Washington Street, un cambio repentino en el uso de edificios puede explicar en parte por qué la gente no extendía Washington Street, más allá de Kneeland Street, hasta el South End.

Ejemplos de características que confieren continuidad a una senda son el arbolado y las fachadas a lo largo de Conmmonwealth Avenue o el tipo de edi-





Fig. 21 Avenida de la Commonwealth

ficación y retroceso a lo largo de Hudson Boulevard. Por sí mismos los nombres desempeñan un papel. Beacon Street está, sobre todo, en la Back Bay, pero se relaciona con Beacon Hill por su nombre. La continuidad del nombre de Washington Street le da a la gente una clave para saber cómo ir a lo largo del South End, por más que no se trate de conocedores de esa zona. El solo hecho de estar en una calle que por su nombre se prolonga hasta el corazón de la ciudad, por lejos que esté, da una agradable sensación de relación. Un ejemplo inverso es la atención que se presta a los comienzos indescriptibles de Wilshire y Sunset Boulervard, en el sector central de los Ángeles, debido al carácter especial que adquie-

ren más afuera. Por su parte, la senda que bordea la bahía de Boston era en algunas ocasiones fragmentada, por la sencilla razón de los diversos nombres que lleva, a saber, Causeway Street, Commercial Street y Atlantic Avenue.

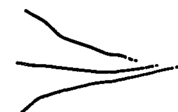
Las sendas, aparte de ser identificables y continuas, también pueden tener una cualidad de dirección, esto es, una dirección a lo largo de la línea puede distinguirse fácilmente de la inversa. Esto puede llevarse a cabo mediante un gradiente, cambio regular en una cualidad que es acumulativo en una dirección. Los gradientes topográficos eran los experimentados con más frecuencia; en Boston, particularmente en Cambgridge Street, Beacon Street y Beacon Hill. También se toma en consideración un gradiente de intensidad de uso, por ejemplo, en el acceso a Washington Street o, en una escala regional, el gradiente de aumento de edad al avanzar hacia el centro de Los Ángeles por una carretera. En el ambiente relativamente gris de Jersey City, había dos ejemplos de gradientes basados en el estado relativo de conservación de las viviendas.



Una curva prolongada constituye asimismo un gradiente, un cambio seguro en la dirección de movimiento. Este gradiente no es experimentado a menudo cinestésicamente: las únicas menciones de una sensación corporal de movimiento de doblar se referían al subterráneo de Boston o a partes de las carreteras de Los Ángeles. Cuando se mencionan curvas de calles en las entrevistas, parecen relacionarse ante todo con claves visuales. La vuelta en Charles Street, en Beacon Hill, era experimentada, por ejemplo, porque las paredes próximas de los edificios acentuaban la percepción visual de la curvatura.

Las personas tienden a pensar en destinos de las sendas y puntos de origen. Les gusta saber dónde comienzan las sendas y a dónde llevan. Las sendas con orígenes y destinos claros y bien conocidos tienen identidades más vigorosas, contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan al observador una sensación de su posición siempre que las atraviesa. En tanto que algunos individuos pensaban en destinos generales de las sendas, por ejemplo, a un sector de la ciudad, otros pensaban en lugares específicos. A una persona, que más bien exigía mucho en materia de inteligibilidad en el medio urbano, la perturbaba el hecho de ver un conjunto de vías férreas y no saber el destino de los trenes que corrían por ellas.

En Boston, Cambridge Street cuenta con puntos terminales claros y estratégicos: el *rotary* de Charles Street y Scollay Square. Otras calles pueden tener únicamente una terminal aguda. Es el caso de Commonwealth Avenue en el Public Garden o el de Federal Street en Post Office Square. Por otra parte, el final indefinido de Washington Street —de la que tanto se creía que iba a dar a State Street, a Dock Square, a Haymarket Square o incluso a North Station (en realidad llega oficialmente hasta el puente de Charlestown)— impidió que se convirtiera en un rasgo tan vigoroso como podría, en otro caso, haberlo sido. En Jersey City, la convergencia nunca realizada de las tres calles principales que cruzan las Palisades, con su sumersión final tan extraña, resultaba una gran causa de confusión.



Esta misma clase de diferenciación de extremo-a-extremo, que es conferida por la existencia de términos, puede ser creada por otros elementos que pueden ser visibles cerca del fin o aparente fin de una senda. El Common próximo a un extremo de Charles Street actuaba de este modo, al igual que la Casa de Gobierno en el caso de Beacon Street. La aparente clausura visual de *7th Street* en Los Ángeles por el Hotel Statler y la de la Washington Street de Boston por la Old South Meeting House tenían el mismo efecto. Ambas se efectúan mediante una leve desviación de la dirección de la senda, poniendo un edificio importante en el eje visual. Elementos de los que se sabe que están en un lado determinado de una senda otorgan asimismo una sensación de dirección: tanto al Symphony Hall, en Massachusetts Avenue, como al Boston Common, a lo largo de Tremont Street, se los utilizaba de este modo. En Los Ángeles, incluso la concentración relativamente más densa de peatones en el costado oeste de Broadway se usaba para juzgar en qué dirección se estaba mirando.

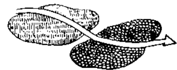
*Figura 32, p. 100*

*Figura 18, p. 51*

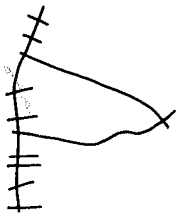
Cuando una senda tiene la propiedad directiva puede tener, asimismo, el atributo de la escala, es decir, el individuo puede estar en condiciones de

sentir cuál es su posición en la longitud total, aprehender la distancia recorrida o que aún queda por recorrer. Los rasgos que facilitan la formación de una escala por lo común confieren, por supuesto, un sentido de la dirección al mismo tiempo, excepto cuando se trata de la sencilla técnica que consiste en contar las cuadras, la cual carece de dirección pero puede emplearse para computar la distancia. Muchos individuos se refirieron a esta última clave, pero de ningún modo todos. Más a menudo se la utilizaba en el trazado regular de Los Ángeles.

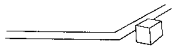
Quizás lo más frecuente es formar una escala mediante una secuencia de mojones o nodos que se conocen a lo largo de la senda. Marcar regiones identificables cuando una senda entra o sale de ellas constituye, también, un medio poderoso para dar dirección y escala a una senda. Ejemplos de este efecto son Charles Street cuando entra a Beacon Hill desde el Common y Summer Street cuando entra al barrio de las zapaterías y las curtiembres.



Dada una cualidad directiva en una senda, podemos preguntarnos seguidamente si está alineada, es decir, si su dirección es referible a un sistema más vasto. En Boston, se encontraron muchos ejemplos de sendas no alineadas. Una causa frecuente de esto es la curva sutil y engañosa. La mayoría de las personas no se percataban de la curva existente en Massachusetts Avenue, a la altura de Falmouth Street, y confundían su plano total de Boston debido a esto. Consideraban que Massachussetts Avenue era recta, advertían sus intersecciones en ángulo recto con un gran número de calles y daban por sentado que estas calles eran paralelas. Las calles Boylston y Tremont resultaban difíciles porque, en razón de una serie de pequeños cambios, dejan de ser casi paralelas y se vuelven casi perpendiculares. Atlantic Avenue se les hacía de captación difícil porque está compuesta por dos largas curvas y una considerable tangente recta, tratándose de una senda que invierte completamente su dirección pero que es recta en su parte más característica.



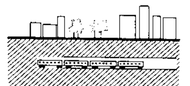
Al mismo tiempo, otros cambios de dirección más abruptos pueden realzar la claridad visual al limitar el corredor espacial y al proporcionar terrenos prominentes para estructuras distintivas. De este modo, el núcleo de Washington Street era definido; Hanover Street estaba coronada por una vieja iglesia en su término aparente; y las calles transversales del South End adquirían un carácter íntimo cuando cambiaban de curso para cruzar los radiales principales. En forma muy semejante, resulta imposible advertir el vacío en que está emplazada la parte central de Los Ángeles debido a los cambios de la parrilla que ocultan la vista exterior.



La segunda causa común de desalineación con el resto de la ciudad es la separación aguda entre una senda y sus elementos circundantes. Por ejemplo, las sendas en el Boston Common causaban gran confusión: la gente no sabía qué calzadas le correspondería usar a fin de llegar a determinados destinos fuera del Common. Tenían bloqueada la visión de estos destinos en el exterior y las sendas del Common no llegaban a ligarse con las sendas de afuera La Central Artery es un ejemplo todavía más eficaz, ya que está más aislada de sus contornos. Es elevada y no facilita una visión clara de las calles adyacentes, pero permite una especie de movimiento veloz y sereno que falta por entero en la ciudad. Es una clase especial de vía para automotores y no una calle corriente de ciudad. A muchos entrevistados les resultaba sumamente difícil alinear la Artery con los elementos circundantes, por más que se sabe que conecta las estaciones North y South. Asimismo, en Los Ángeles no se advertía que las autopistas están "en" la ciudad, y el momento de salir de una rampa de egreso constituía típicamente un momento de desorientación aguda.

*Figura 7, p. 35*

Las investigaciones recientes sobre los problemas de erección de señales orientadoras en las nuevas autopistas han demostrado que este hecho de disociarse del contorno hace que cada decisión de doblar se produzca bajo una presión y sin la preparación adecuada. Hasta conductores familiarizados mostraron una asombrosa falta de conocimiento de la red vial y sus conexiones. La máxima necesidad de estos automovilistas consistía en orientación general en relación con el paisaje total[2].



Las líneas férreas y el subterráneo constituyen

otros ejemplos de desconexión. Las sendas bajo tierra del subterráneo de Boston no podían relacionarse con el resto del medio ambiente excepto cuando salen en busca de aire, como al atravesar el río. Las entradas de las estaciones situadas en la superficie pueden constituir nodos estratégicos en la ciudad, pero están relacionadas a través de vínculos conceptuales invisibles. El subterráneo constituye un mundo oculto y desconectado; y deja perplejo pensar en qué medios podría utilizarse para insertarlo en la estructura del conjunto.

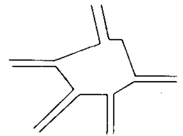
*Figura 29, p. 94*

El agua que rodea la península de Boston es un elemento básico con el que pueden alinearse las partes. La parrilla de Back Bay era relacionada con el Charles River; Atlantic Avenue era ligada a la bahía; Cambridge Street llevaba claramente hacia el río desde Scollay Square. A pesar de sus frecuentes contorsiones, Hudson Boulevard, en Jersey City, era alineado con la larga península que se extiende entre el Hackensack y el Hudson. La parrilla de Los Ángeles facilitaba, por supuesto, una alineación automática entre calles del centro. Resultaba sencillo ponerla como un trazado básico en un plano esquemático, por más que las diferentes calles no pudieran distinguirse. Los dos tercios de los entrevistados empezaban por dibujarla, antes de agregar cualquier otro elemento. No obstante, el hecho de que esta parrilla está inclinada a través de cierta distancia angular, tanto desde la línea costanera del océano como de las direcciones cardinales, causaba algunos tropiezos a cierto número de individuos.

Cuando consideramos más de una senda, la intersección de la senda se torna de importancia decisiva. Es, realmente, el punto de decisión. Al parecer, resultaba más fácil hacerse cargo de la simple relación perpendicular, sobre todo si la forma de la intersección estaba reforzada por otros rasgos. Con arreglo a nuestras entrevistas, la intersección más conocida de Boston es la de Commonwealth Avenue y Arlington Street. Se trata de una meta que es visualmente obvia, sustentada por el espacio, el arbolado, el tráfico y la importancia de los elementos unidos. También era bien conocido el cruce de las calles Charles y Beacon. Sus contornos resultan visibles y están reforzados por los límites del Common y el Jardín Público. Las intersecciones de diversas calles con Massachusetts Avenue se captaban fácilmente, quizás en razón de que las relaciones en ángulo recto contrastan con el resto de la parte central de la ciudad.



A decir verdad, para diversos individuos, las intersecciones confundidas con calles que entran por muchos ángulos constituían una de las características típicas de Boston. Los cruces de más de cuatro puntos provocaban casi siempre dificultades. Un experimentado chofer de taxi, quien captaba casi a la perfección la estructura vial de la ciudad, confesó que el cruce de cinco esquinas en Summer Street, a la altura de Church Green, era una de las dos cosas que lo confundían en la ciudad. Igualmente lo perturbaba un círculo de tráfico con muchas sendas de ingreso colocadas a rápidos intervalos a lo largo de una curva indiferenciada.



Pero el número de entradas no es toda la historia. Hasta un cruce no perpendicular y de cinco esquinas puede aclararse, según se lo ha hecho en Copley Square, en Boston. El espacio controlado y el carácter realzado del nodo sirven para destacar la relación angular entre Huntington Avenue y Boylston Street. Por su parte, Park Square es un simple empalme perpendicular que por su falta de forma no consigue comunicar su estructura. En muchos cruces de Boston ocurre no sólo que se multiplica el número de sendas, sino también que la continuidad del corredor espacial se pierde completamente cuando da con la vacuidad caótica de una plaza.

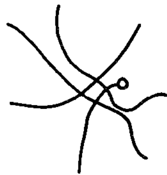
Y estos cruces caóticos no son tan sólo el producto de accidentes históricos del pasado. Todavía embrolla más las cosas el moderno intercambio de carreteras, en particular porque en este caso la opción debe hacerse a gran velocidad. Por ejemplo, diversas personas entrevistadas en Jersey City se refirieron con temor a la forma del Tonnelle Avenue Circle.

*Figura 22, p. 76*

Un problema de percepción en escala más vasta se plantea cuando una senda se ramifica ligeramente para formar una alternativa de sendas, en la cual las dos son de relativa importancia. Un ejemplo de esto es la ramificación de Storrow Drive (después de



una confusión de nombre con Charles Street) en dos sendas, a saber, la antigua Nashua Street, que lleva a Causeway-Commercial-Atlantic, y la reciente Central Artery. Con bastante frecuencia se confundían entre sí estas dos sendas, produciendo grandes distorsiones en la imagen. Todos los entrevistados parecieron incapaces de concebir las dos al mismo tiempo y en los planos una u otra aparecía como una prolongación de Storrow Drive. En forma muy semejante, en la red del subterráneo las ramificaciones sucesivas de las líneas principales constituían un problema, puesto que resultaba difícil mantener separadas las imágenes de dos ramales ligeramente divergentes y también resultaba difícil recordar dónde se produce la ramificación.



Unas pocas sendas importantes pueden ser reunidas en una sola imagen como una estructura simple, a pesar de las irregularidades menores que existan, siempre que tengan entre sí una relación general coherente. El sistema de calles de Boston no se presta para este tipo de imagen, excepto quizás en lo tocante al paralelismo básico de las calles Washington y Tremont. Pero el sistema de subterráneos de Boston, sean las que sean sus complicaciones en la escala real, dio la impresión de ser visualizable con bastante facilidad como dos líneas paralelas cortadas en el centro por la línea Cambridge-Dorchester, si bien podrían confundirse entre sí las líneas paralelas, sobre todo considerando que ambas van a North Station. El sistema vial de Los Ángeles era modelado, al parecer, como una estructura completa, al igual que el sistema del Hudson Boulevard en Jersey City, cortado por tres sendas que pasan por las Palisades, o la tríada de los boulevares West Side, Hudson y Bergen, con las calles transversales regulares que los atraviesan.

Cuando un individuo estaba acostumbrado a viajar en automóvil, las restricciones de una sola dirección

Fig. 22 El Tonelle Avenue Circle




Fig. 23 El Back Bay



constituían arduas complicaciones en la imagen de una estructura de senda. La segunda obstrucción mental del chofer de taxi se debía, justamente, a esta irreversibilidad del sistema. Para otros, Washington Street no era trazable a través de Dock Square porque por ambos lados tiene accesos en una sola dirección.

Gran número de sendas pueden ser consideradas como una red total, cuando las relaciones que se repiten son suficientemente regulares y previsibles. La parrilla de Los Ángeles constituye un buen ejemplo. Casi todos los individuos podían establecer fácilmente las relaciones justas de unas veinte sendas principales entre sí. Al mismo tiempo, esta misma regularidad hacía que les resultara difícil diferenciar entre una y otra senda.

La Back Bay de Boston constituye una interesante red de sendas. Su regularidad es notable, a diferencia de lo que ocurre en el resto de la parte céntrica de la ciudad, tratándose de un efecto que no se encontrará en la mayor parte de las ciudades norteamericanas.

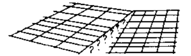
Pero no se trata de una regularidad monótona. Las calles longitudinales están nítidamente diferenciadas de las calles transversales en la mente de todos, de modo muy semejante a como ocurre en
*Figura 23, p. 77*
Manhattan. Todas las calles largas tienen su carácter individual —Beacon Street, Marlboro Street, Commonwealth Avenue y Newbury Street: todas ellas son diferentes— en tanto que las calles transversales actúan como medios de medición. Todo tiende a reforzar esta diferenciación: el ancho relativo de las calles, el largo de las manzanas, los frentes de edificios, el sistema de denominación. De este modo adquiere forma y carácter un trazado regular. Con frecuencia se usa para la localización de las calles transversales una fórmula alfabética, del mismo modo que en Los Ángeles se recurre a la numeración.

Por su parte, en tanto que el South End tiene la misma forma topológica de las largas calles principales paralelas conectadas entre sí por cortas calles secundarias y en tanto que a menudo se lo considera mentalmente una parrilla regular, un trazado es mucho menos acertado. Las calles principales y secundarias están, también, diferenciadas por el ancho y el uso; y muchas de las calles secundarias tienen



más carácter que las de la Back Bay. Pero existe una carencia de carácter diferenciado en las calles principales: resulta difícil distinguir a Columbus Avenue de Tremont Street o de Shawmut Avenue. Esta intercambiabilidad se notó con frecuencia en las entrevistas.

La frecuente reducción del South End a un sistema geométrico es característica de la tendencia constante de los individuos a imponer regularidad a su contorno. A menos que pruebas categóricas se opusieran a ello, los individuos trataban de organizar las sendas en redes geométricas, haciendo caso omiso de las curvas y las intersecciones no perpendiculares. La parte baja de Jersey City fue representada con frecuencia como una parrilla, por más que sólo lo es en parte. Los entrevistados absorbían la totalidad de la parte central de Los Ángeles en una red repetida, sin que les incomodara la distorsión en el borde oriental. Diversos individuos llegaron incluso a tratar de reducir el laberinto de las calles del distrito financiero de Boston a un damero. Les causaba gran confusión el paso súbito, y en especial el paso casi imperceptible, de un sistema de parrilla a otro sistema de parrilla o a otro tipo de sistema. En Los Ángeles, los individuos a menudo se desorientaban completamente en el sector situado al norte de *First Street* o al este de San Pedro.



### Bordes

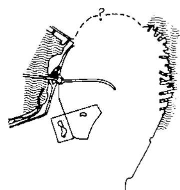
Los bordes son aquellos elementos lineales que no son considerados sendas; son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes. Obran como referencias laterales. Son fuertes en Boston y Jersey City, pero más débiles en Los Ángeles. Los bordes que parecen más fuertes son aquellos que no sólo son visualmente prominentes sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. El Charles River en Boston es el mejor ejemplo y posee todas estas cualidades.

Ya se ha hecho mención de la importancia de la

definición peninsular de Boston. Ella debe haber sido mucho más importante en el siglo XVIII, cuando la ciudad era una auténtica y muy notable península. Desde entonces, las líneas de la ribera se han ido borrando o cambiando, pero con todo subsiste la imagen. Por lo menos un cambio ha fortalecido la imagen. Por lo menos un cambio ha fortalecido la imagen: el borde del Charles River, que solía ser nido y desarrollado. Se lo describió con frecuencia y a veces se lo dibujó con mucho detalle. Todo el mundo recordaba el amplio espacio abierto, la línea que se curva, las carreteras limítrofes, los barcos, la Esplanade, la Shell.

*Figura 4, p. 31*

El borde acuático al otro lado, el frente de la bahía, también era conocido por todos y se lo recordaba por su actividad especial. Pero la sensación de agua era menos clara, ya que estaba oscurecida por muchas estructuras y puesto que la vida ha desaparecido de las viejas actividades de la bahía. La mayoría de los entrevistados se mostró incapaz de conectar el Charles River y la Boston Harbor en una forma concreta. En parte esto ha de deberse al ocultamiento del agua en el extremo de la península por las playas de los ferrocarriles y los edificios, y en parte al aspecto caótico del agua, con su miriada de puentes y muelles, en el encuentro del Charles River, el Mystic River y el mar. Asimismo rompe la continuidad la ausencia de sendas frecuentadas a la vera del agua, lo mismo que la disminución del nivel del agua en la Presa. Más al oeste, pocos se percataban de que hubiera agua en la South Bay y no podían tampoco imaginar ninguna detención del desarrollo en esa dirección. Esta falta de clausura peninsular privaba al ciudadano de una sensación satisfactoria de plenitud y racionalidad en su ciudad.



La Central Artery es inaccesible a los peatones, en algunos puntos no se puede pasar por ella y es prominente espacialmente. Pero sólo de vez en cuando queda a la vista. Era un caso de lo que se podría llamar un borde fragmentario, es decir, continuo como abstracción, pero sólo visualizado en puntos separados. Las líneas de ferrocarril constituían otro ejemplo. En particular, la Artery era como una serpiente extendida sobre la imagen de la ciudad. La

*Figura 7, p. 35*



falta de relación experimentada al conducir por la Artery se reflejaba en su ubicación ambigua para el peatón.

Por su parte, aunque también los automovilistas pensaban que Storrow Drive está "afuera", en el mapa se la situaba con claridad en razón de su alineación con el Charles River. Al Charles River, a pesar del papel que desempeña de borde básico en la imagen de Boston, se lo aislaba, cosa curiosa, de la estructura detallada de la Back Bay contigua. La gente no sabía cómo ir del uno a la otra. Cabe pensar que no ocurría así antes de que Storrow Drive interrumpiera el acceso de los peatones al pie de cada calle transversal.

En forma análoga, también resultaba difícil aprehender la interrelación de Charles River y Beacon Hill. Por más que la posición de la colina es potencialmente explicativa de la enigmática vuelta del río y por más que de este modo la colina adquiere una imponente vista de enfilada del borde del río, a la mayoría de las personas les parecía que el *rotary* de Charles Street constituía el único vínculo firme entre los dos elementos. La relación hubiera resultado mucho más clara si la colina surgiera netamente, inmediatamente del agua, en vez de hacerlo detrás de un terreno que actúa como una verdadera máscara, ya que está cubierto de obras que sólo a regañadientes se asocian con Beacon Hill y, asimismo, si estuviera vinculado más estrechamente al sistema de sendas a lo largo del río.

También en Jersey City la ribera constituía un fuerte borde, pero se trataba de un borde más bien desagradable. Es una tierra de nadie, una región situada más allá del alambre de púas. Los bordes, sean de ferrocarriles, topografía, vías directas o límites de barrios constituyen un rasgo muy típico de este medio y tienden a fragmentarlo. Al parecer, se borraban mentalmente algunos de los bordes más desagradables, como el banco del Hackensack River con sus zonas de incineración de basuras.

Es necesario contar con la capacidad desorganizadora de un borde. Por igual a ojos de residentes y forasteros, el aislamiento del North End, en Boston, junto a la Central Artery, era un hecho evidente. Por



Fig. 24 El frente lacustre de Chicago

ejemplo, si hubiera sido posible mantener la conexión de Hanover Street con Scollay Square podría haberse reducido a un mínimo este efecto. El ensanche de Cambridge Street debió, en su tiempo, haber hecho otro tanto en relación con el continuo West End-Beacon Hill. La ancha incisión de las vías de ferrocarril en Boston parecía desmembrar la ciudad y aislar el "triángulo olvidado" entre la Back Bay y el South End.

En tanto que la continuidad y la visibilidad son de importancia decisiva, los bordes fuertes no son necesariamente impenetrables. Muchos bordes son verdaderas suturas y unen, en vez de ser vallas que separan; y resulta interesante observar las diferencias de efecto. La Central Artery de Boston parece dividir absolutamente, aislar. La ancha Cambridge Street divide netamente dos regiones pero las mantiene en cierta relación visual. Beacon Street, que es el límite visible de Beacon Hill a lo largo del Common, no actúa como una valla sino como una sutura en que

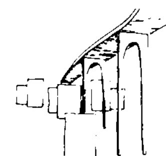


se juntan las dos zonas principales. Charles Street, al pie de Beacon Hill, divide y une a un mismo tiempo, dejando la zona inferior en una relación insegura con la colina de arriba. Por Charles Street pasa tráfico pesado, pero contiene asimismo los almacenes locales y actividades especiales asociadas con Beacon Hill. Atrayéndolos hacia ella, hace que los residentes se congreguen. En ocasiones diferentes y para personas diferentes actúa ambiguamente como nodo lineal, borde o senda.

*Figura 57, p. 207*

A menudo los bordes son, asimismo, sendas. Cuando esto ocurría y cuando el observador común no estaba impedido de ir por la senda (como ocurre, por ejemplo, en la Central Artery), la imagen de la circulación parecía ser la predominante. El elemento era representado por lo común como una senda, reforzada por características de límite.

Por lo común se pensaba que las calles Figueroa y Sunset, y en menor grado las calles Los Ángeles y Olympic, eran los bordes del barrio comercial central de Los Ángeles. Lo que resultaba bastante interesante es que eran más fuertes en este sentido que las avenidas Hollywood y Harbor, las cuales también pueden ser concebidas como límites principales y que son, por igual, mucho más importantes como sendas y, aparte de esto, más imponentes físicamente. El hecho de que la calle Figueroa y las otras calles de superficie sean conceptualmente parte de la parrilla general y que sean familiares desde hace tiempo, así como la relativa invisibilidad de las avenidas a bajo nivel o parquizadas, contribuían a borrar estas avenidas de la imagen. A muchos individuos les resultaba difícil establecer un vínculo mental entre la rápida avenida y el resto de la estructura de la ciudad, al igual que en el caso de Boston. Con la imaginación, hasta llegaban a caminar a través de la Hollywood Freeway como si no existiera. Una arteria de gran velocidad puede no ser necesariamente la mejor manera de delimitar visualmente un distrito central.



Los trenes elevados de Jersey City y Boston constituyen ejemplos de lo que se podría llamar bordes aéreos o en lo alto. El "elevado" a lo largo de Washington Street en Boston identifica la senda, visto desde abajo, y fija la dirección hacia el centro de la

ciudad. Cuando deja la calle, en Broadway, la senda pierde dirección y fuerza. Cuando varios bordes como éstos se curvan y cruzan en lo alto, como ocurre cerca de North Station, el resultado puede confundir mucho. Pese a esto, los altos bordes aéreos, que no serían vallas al nivel del suelo, podrían en el futuro constituir elementos de orientación muy eficaces en una ciudad.

Al igual que las sendas, los bordes pueden tener también cualidades directivas. Por ejemplo, el borde del Charles River tiene la obvia diferenciación de agua y ciudad así como la distinción de uno a otro extremo que proporciona Beacon Hill. Sin embargo, la mayor parte de los bordes no abundan en esta cualidad.

Resulta difícil pensar en Chicago sin representarse el lago Michigan. Sería interesante ver cómo muchos nativos de Chigago empezarían a dibujar un plano de su ciudad poniendo algo que no fuera la línea de la ribera lacustre. He aquí un magnífico ejemplo de un borde visible, en escala gigantesca, que expone a la vista una metrópoli entera. Tanto grandes edificios como parques y diminutas playas privadas llegan al borde del agua, que en casi toda su extensión es accesible y visible a todos. El contraste, la diferenciación de acontecimiento a lo largo de la línea y la anchura lateral son muy fuertes. El efecto está reforzado por la concentración de sendas y actividades a lo largo de su extensión. Quizás la escala es inexorablemente grande y tosca y un exceso de espacio abierto se interpone a veces entre la ciudad y el agua, como ocurre en el Loop. Con todo, la fachada de Chicago sobre el lago constituye un espectáculo inolvidable.

*Figura 24, p. 82*

**Barrios**

Los barrios o distritos son las zonas urbanas relativamente grandes en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter en común. Se los puede reconocer desde el interior y de vez en cuando se los puede emplear



como referencia exterior cuando una persona va hacia ellos. Muchas de las personas entrevistadas pusieron atención en destacar que en tanto que Boston confunde por su trazado de calles hasta a los habitantes experimentados, tiene, por otra parte, por el número y vividez de sus barrios diferenciados una cualidad que la compensa plenamente por aquello. Como expresó una persona:

> "Cada parte de Boston es diferente de las demás. Uno puede decir con bastante precisión en qué parte de la ciudad está."

También Jersey City tiene sus barrios, pero se trata, sobre todo, de distritos étnicos o socio-económicos, con poca diferenciación física. Los Ángeles carece acentuadamente de regiones vigorosas, excepción hecha de la zona del Centro Cívico. Los mejores que se pueden hallar son los barrios lineales, con frente a la calle, en Skid Row o la zona financiera. Gran número de habitantes de Los Ángeles se refirieron con melancolía al placer de vivir en un lugar con zonas muy características. Uno dijo:

> "Me gusta Transportation Row porque está todo formando un conjunto. Eso es lo que más cuenta; todas estas otras cosas son veteadas. Allí lo que hay son transportes. Y toda la gente tiene la misma cosa en común, trabajando allí. Eso es muy lindo."

Al preguntárseles a los entrevistados sobre la ciudad que consideraban bien orientada, mencionaron a varias, pero Nueva York (con lo cual se referían a Manhattan) fue citada unánimemente. Y a esta ciudad no se la citaba tanto por su parrilla, pues también Los Ángeles tiene este trazado, sino porque tiene una serie de barrios característicos bien demarcados y colocados en un marco ordenado de ríos y calles. ¡Dos habitantes de Los Ángeles llegaron a decir que Manhattan era "pequeño" en comparación con la zona céntrica de su ciudad! Los conceptos de tamaño pueden depender en parte de la eficacia con que se aprehenda una estructura.

En algunas de las entrevistas correspondientes a Boston, los barrios constituyeron los elementos bási-

cos en la imagen de la ciudad. Por ejemplo, al pedírsele a un entrevistado que hiciera el trayecto de Faneuil Hall a Symphony Hall, éste respondió al instante diciendo que el recorrido consistía en ir de North End a Back Bay. Pero incluso cuando no se los usaba activamente para orientarse, los barrios eran, con todo, una parte importante y satisfactoria de la experiencia de vivir en la ciudad. El reconocimiento de la existencia de barrios diferentes en Boston variaba algo, al parecer, con la creciente familiaridad con la ciudad. Las personas más familiarizadas con Boston tendían a reconocer regiones pero a confiar más en elementos más pequeños cuando se trataba de organización y orientación. Unas cuantas personas sumamente familiarizadas con Boston resultaron incapaces de generalizar percepciones detalladas poniéndolas en escala de barrios. Les ocurría que, conscientes de diferencias menores en todas las partes de la ciudad, no formaban grupos regionales de elementos.

Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía. En una ciudad de densa edificación, como Boston, las homogeneidades de fachada —el material, el modelado, la ornamentación, el color, la altura y en particular la fenestración— constituían claves básicas para reconocer los barrios principales. De esto son ejemplos tanto Beacon Hill como Commonwealth Avenue. Las claves no sólo son de carácter visual; el ruido también es importante. A decir verdad, en ciertos casos la misma confusión puede servir de clave, como ocurría en el caso de la mujer que señalaba que sabía que se hallaba en el North End en cuanto sentía que se andaba perdiendo.

Por lo común, las características típicas son representadas y reconocidas en un conglomerado característico, que es la unidad temática. Por ejemplo, la imagen de Beacon Hill incluía calles estrechas y empinadas; viejas hileras de casas de ladrillo en escala íntima; puertas blancas intercaladas y muy

*Figura 55, p. 205*



conservadas; guarniciones negras; quietud; y peatones de las clases superiores. La consiguiente unidad temática resultaba característica en contraste con el resto de la ciudad y se la podía reconocer inmediatamente. En otras partes del centro de Boston existía una confusión temática. No era raro que se agrupara la Back Bay con el South End, a pesar de sus grandes diferencias en materia de uso, posición social y pautas. Posiblemente, esto era el resultado de hallarse cierta homegeneidad arquitectónica, aparte de cierta semejanza en el fondo histórico. Estas semejanzas tienden a empañar la imagen de la ciudad.

Para producir una imagen vigorosa se necesita cierto refuerzo de claves. Con una excesiva frecuencia existen unos cuantos signos distintivos, pero que no bastan para constituir una unidad temática cabal. En tal caso, alguien familiarizado con la ciudad puede reconocer la región, pero carece de toda fuerza o de todo impacto visual. Éste es el caso, por ejemplo, de Little Tokyo en Los Angeles, identificable por su población y la caligrafía de sus letreros pero que en todo lo demás no puede distinguirse de la matriz general. Si bien se trata de una poderosa concentración étnica, que quizás es conocida por un gran número de personas, sólo aparecía como una porción subsidiaria de la imagen de la ciudad.

No obstante, las connotaciones sociales son muy significativas para la estructuración de regiones. Una serie de entrevistas callejeras indicó los matices de clase que muchas personas asocian con diferentes barrios. La mayor parte de las regiones de Jersey City constituían sectores socio-económicos o étnicos, que el forastero sólo conseguía discernir con dificultad. Tanto Jersey City como Boston han mostrado la exagerada atención que se otorga a los barrios de las clases superiores y la magnificación consiguiente de la importancia de los elementos en esos sectores. Asimismo, los nombres de los barrios contribuyen a darles identidad, por más que la unidad temática no establezca un contraste pronunciado con otras partes de la ciudad; y las asociaciones tradicionales pueden desempeñar un papel análogo.

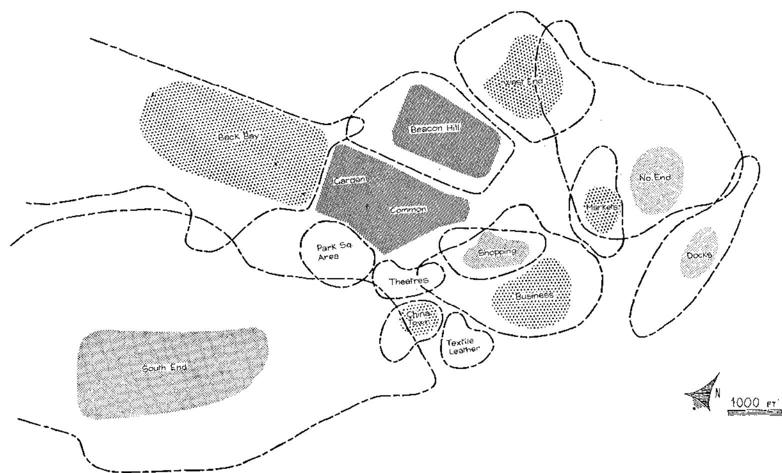
Una vez satisfecho el principal requisito y ya constituida una unidad temática que contrasta con el

*Figura 57, p. 207*

resto de la ciudad, el grado de homogeneidad interna resulta menos significativo, sobre todo si aparecen elementos discordantes en una pauta previsible. La existencia de pequeñas tiendas en las esquinas de las calles establecen un ritmo en Beacon Hill que un entrevistado percibía como parte de su imagen. Estas tiendas no debilitaban de ningún modo su imagen no comercial de Beacon Hill sino que, simplemente, contribuían a reforzarla. Los individuos pueden pasar por alto una asombrosa cantidad de desacuerdo local con los rasgos característicos de una región.

Los barrios tienen diversos tipos de límites. Unos son rígidos, definidos, precisos. Así ocurre con el límite de la Back Bay en el Charles River o el Jardín Público. Todos estuvieron de acuerdo en esta ubicación exacta. Otros límites pueden ser suaves o inciertos, como el límite entre el barrio comercial del centro y el barrio de las oficinas, sobre cuya existencia y ubicación aproximada la mayoría de las personas daría testimonio. Quedan otras regiones que carecen en absoluto de límites, como ocurría con el South End en el caso de muchos de nuestros entrevistados. La figura 25 ejemplifica estas diferencias en el carácter de los límites, en el caso de Boston, bosquejando

Fig. 25 Límites variables de los distritos de Boston






al mismo tiempo la extensión máxima asignada a cada barrio y la porción mínima de coincidencia general.

*Figura 25, p. 88*

Estos bordes parecen desempeñar una función secundaria: pueden poner límites a un barrio y pueden reforzar su identidad, pero aparentemente contribuyen menos a formar un barrio. Los bordes pueden aumentar la tendencia de los barrios a fragmentar la ciudad, desorganizándola. Unas cuantas personas opinaron que la desorganización era un resultado del gran número de barrios identificables en Boston: los bordes vigorosos pueden aumentar la impresión de desorganización al estorbar las transiciones de un barrio a otro.

No es extraño el tipo de barrio que tiene un fuerte núcleo, circundado por un gradiente temático que paulatinamente mengua. A decir verdad, en ciertas ocasiones un nodo vigoroso puede crear una especie de barrio en una zona homogénea más vasta, simplemente por "radiación", es decir, por la sensación de proximidad al punto nodal. Éstas son fundamentalmente zonas de referencias con escaso contenido perceptivo, pero con todo constituyen eficaces conceptos organizadores.

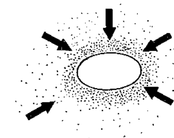


Fig. 26 El área comercial



Algunos barrios muy conocidos de Boston no estaban estructurados en la imagen pública. El West End y el North End estaban internamente indiferenciados para muchas personas que reconocían estas regiones. Con más frecuencia todavía, barrios temáticamente vívidos, como el sector de los mercados, parecían desorientadoramente informes, tanto exterior como interiormente. Las sensaciones físicas de las actividades de los mercados son inolvidables. Faneuil Hall y sus asociaciones las refuerzan. Pese a esto, el sector es informe y se desparrama, dividido por la Central Artery, y estorbado por los dos centros de actividad que se disputan la primacía, a saber, Faneuil Hall y Haymarket Square. Las conexiones con otras zonas están oscurecidas o cortadas por la Artery. Así, el barrio de los mercados flota, simplemente, en la mayor parte de las imágenes. En vez de cumplir su función potencial como vínculo en mosaico en la cabecera de la península de Boston, como lo hace más abajo el Common, este barrio, pese a su carácter distintivo, sólo actuaba como una caótica zona de obstrucción. Por su parte, Beacon Hill resultaba muy estructurado, con subregiones internas, un nodo en Louisburg Square, diversos mojones y una configuración de sendas.

*Figura 26, p. 89*

*Véase el Apéndice C para un análisis detallado de Beacon Hill*

Asimismo, algunas regiones son introvertidas, vueltas hacia adentro y con escasas referencias a la ciudad que se extiende en torno. Así ocurre con el North End o Chinatown en Boston. Otras pueden ser extravertidas, vueltas hacia afuera y conectadas con elementos circundantes. Así, el Common da visiblemente en regiones colindantes, a pesar de sus confusiones de senda interna. En Los Ángeles, Bunker Hill constituye un ejemplo interesante de barrio con un carácter y asociaciones históricas bastante fuertes. situado en una característica topográfica muy aguda que está más próxima aún al corazón de la ciudad que Beacon Hill. Pese a esto, la ciudad corre en torno de este elemento, sepulta sus bordes topográficos en edificios para oficinas, interrumpe sus conexiones viales y consigue efectivamente que palidezca o hasta que desaparezca de la imagen de la ciudad. He aquí una notable oportunidad de cambio en el paisaje urbano.

*Figura 27, p. 91*



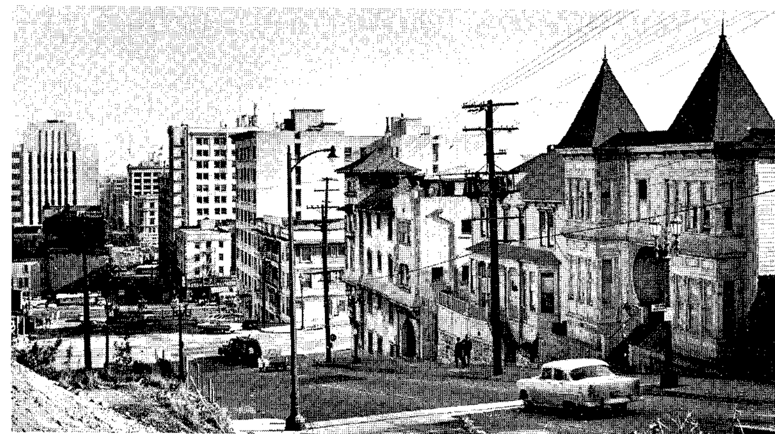
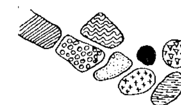


Fig. 27 Bunker Hill

Algunos barrios son independientes, solitarios en su zona. Prácticamente todas las regiones de Jersey City y Los Ángeles son de esta especie y el South End es en Boston un ejemplo de lo mismo. Otros pueden estar ligados entre sí, como ocurre con Little Tokyo y el Centro Cívico en Los Ángeles o West End-Beacon Hill en Boston. En una parte del centro de Boston, la cual incluye la Back Bay, el Common, Beacon Hill, el barrio comercial del centro y las zonas financiera y de los mercados, las regiones están tan próximas y bien ensambladas que forman un mosaico continuo de barrios distintivos. Siempre que se marcha dentro de estos límites se halla uno en una zona identificable. Por otra parte, el contraste y la proximidad de las zonas realza la fuerza temática de cada una de ellas. Por ejemplo, su proximidad con Scollay Square y con el barrio comercial del centro de la ciudad hace más nítida la cualidad propia de Beacon Hill.



## Nodos

Los nodos son los focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente

de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica. Pero si bien son conceptualmente puntos pequeños en la imagen de la ciudad, en realidad pueden ser grandes manzanas o formas lineales algo prolongadas e incluso barrios centrales enteros, cuando se considera la ciudad en un nivel bastante amplio. A decir verdad, cuando se concibe el medio ambiente en un nivel nacional e internacional, la ciudad entera puede convertirse en un nodo.

La confluencia o lugar de una pausa en el transporte tiene importancia decisiva para el observador de la ciudad. Como en las confluencias deben adoptarse decisiones, la gente aguza su atención en esos lugares y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor de la corriente. Esta tendencia se confirmó tantas veces que automáticamente puede considerarse que los elementos situados en confluencias adquieren especial prominencia debido a su ubicación. La importancia perceptiva de estas ubicaciones se evidencia asimismo en otra forma. Al preguntarse a los entrevistados en qué punto de un recorrido habitual

Fig. 28 El círculo de Charles Street





experimentaban por primera vez la sensación de haber llegado a la parte baja de Boston, un gran número de personas señaló puntos de interrupción de los transportes como los lugares claves. En varios casos, el punto estaba en la transición de una carretera (Storrow Drive o la Central Artery) a una calle de la ciudad; en otro caso, el punto estaba en la primera parada de tren en Boston (Back Bay Station), por más que el entrevistado no descendía allí. Los habitantes de Jersey City sentían que habían salido de su ciudad cuando habían pasado a través del Tonnelle Avenue Circle. El paso de un conducto de transporte a otro parece señalar la transición entre unidades estructurales principales.

Puntos como Scollay Square, el círculo de Charles Street y South Station constituyen ejemplos de vigorosos nodos de confluencia en Boston. Tanto el círculo de Charles Street como Scollay Square son importantes nodos de confluencia, puesto que ambos son los puntos de cambio en que se flanquea el obstáculo de Beacon Hill. En sí mismo, el círculo no constituye un lugar hermoso, pero expresa claramente el trasbordo entre el río, el puente, Storrow Drive, Charles Street y Cambridge Street. Además, el espacio fluvial abierto, la estación elevada, los trenes que entran y salen de la ladera de la colina y el tráfico intenso pueden ser representados visualmente con claridad. Los nodos pueden ser importantes incluso cuando la forma física es inasible, como ocurre con Journal Square en Jersey City.

*Figura 28*

*Figura 11, p. 40*

Las estaciones del subterráneo, enhebradas a lo largo de sus invisibles sistemas de vías, constituyen nodos de confluencia estratégicos. Unos como las estaciones de Park Street, Charles Street, Copley y South Station, resultaron muy importantes en el plano de Boston y unos pocos individuos organizaban el resto de la ciudad alrededor de ellas. La mayor parte de estas estaciones claves eran asociadas con alguna característica clave en la superficie. Otras, como Massachusetts, no eran prominentes. Esto se puede deber a que este trasbordo específico no era usado a menudo por estos individuos en particular o bien a circunstancias físicas desfavorables, a saber, la ausencia de interés visual y la disociación entre el

*Figura 29*

nodo subterráneo y el cruce de la calle. En sí mismas, las estaciones tienen gran número de características particulares; unas son fáciles de reconocer, como la de Charles Street, y otras difíciles, como Mechanics. Resulta difícil relacionar estructuralmente la mayor parte de ellas con el trazado de la superficie, pero hay algunas que son particularmente desconcertantes, como es el caso con la absoluta falta de dirección en la estación a nivel más alto en Washington Street. Sería útil al mismo tiempo que fascinante un análisis detallado de la imaginabilidad de los sistemas de subterráneos o de los sistemas de tránsito en general.

Las principales estaciones de ferrocarril constituyen casi siempre nodos urbanos importantes, si bien su importancia puede estar menguando. La South Station de Boston era uno de los nodos más fuertes de la ciudad, puesto que es funcionalmente de importancia decisiva para el abonado, el pasajero del subterráneo y el pasajero interurbano; y es visualmente imponente por su voluminoso frente sobre el espacio abierto de Dewey Square. Lo mismo podría decirse

Fig. 29 El mundo enterrado del metropolitano






quizás en lo tocante a los aeródromos, si hubieran estado incluidos en nuestras zonas de análisis. En teoría, hasta las intersecciones comunes de las calles son nodos, pero en general su prominencia insuficiente hace que sólo se los imagine como cruces incidentales de sendas. La imagen no puede contener un número excesivo de centros nodales.

El otro tipo de nodo, o sea la concentración temática, también apareció con frecuencia. En Los Ángeles, un nítido ejemplo de concentración temática está constituido por Pershing Square, que es posiblemente el punto más nítido de la imagen de la ciudad, caracterizado por un espacio, un arbolado y una actividad que son sumamente típicos. Otro caso es el de Olvera Street y su plaza adjunta. En Boston hay un número bien abundante de ejemplos, entre los cuales figuran la esquina Jordan-Filene y Louisburg Square. La esquina Jordan-Filene actúa secundariamente como confluencia entre Washington Street y Summer Street y está asociada con una parada del subterráneo, pero primordialmente se la reconocía como el centro mismo del centro de la ciudad. Es la esquina comercial "ciento por ciento", concentrada en un grado que se ve sólo raras veces en una gran ciudad de los Estados Unidos, aunque culturalmente es muy familiar para los norteamericanos. Es un núcleo, foco y símbolo de una región importante.

*Figura 17, p. 49*

*Figura 30, p. 97*

Louisburg Square constituye otra concentración temática, un tranquilo espacio abierto residencial que recuerda los temas de clase alta propios de la Hill, con un parque con verjas que es muy reconocible. Es un ejemplo más puro de concentración que la esquina Jordan-Filene, puesto que no constituye en absoluto un punto de trasbordo y se lo recordaba solamente como un lugar situado "en alguna parte" de Beacon Hill. Su importancia como nodo no está en absoluto en relación con su función.

*Figura 59, p. 209*

Los nodos pueden ser al mismo tiempo confluencias y concentraciones, como ocurre con Journal Square en Jersey City, el cual es un importante trasbordo de autobuses y automóviles y es al mismo tiempo una concentración de tiendas. Las concentraciones temáticas pueden constituir el foco de una región, como ocurre con la esquina Jordan-Filene y,

quizás, con Louisburg Square. Otras no son focos sino concentraciones especiales aisladas, como ocurre con Olvera Street en Los Ángeles.

Una forma física vigorosa no es en absoluto de importancia fundamental para el reconocimiento de un nodo. Así lo atestiguan Journal Square y Scollay Square. Pero cuando el espacio tiene cierta forma, el impacto es mucho más fuerte. El nodo se hace memorable. Si Scollay Square tuviera una forma espacial proporcionada a su importancia funcional constituiría sin lugar a dudas uno de los rasgos claves de Boston. En su forma actual, no se lo podría recordar ninguna forma concreta. Se lo calificó de acabado y de desacreditado. Entre treinta individuos, siete recordaron que tiene una estación de subterráneo; y éste fue el único punto en que se coincidió. Evidentemente, no causa impresión visual y se comprenden muy escasamente las conexiones de diversas sendas con ella, lo cual constituye la base de su importancia funcional. En cambio, de un nodo como Copley Square, el cual es de menor importancia funcional y tiene que hacerse cargo de la intersección angulada de Huntington Avenue, la imagen era muy nítida, siendo sobremanera claras las conexiones de diversas sendas. Se la reconocía fácilmente, sobre todo en términos de sus incomparables unidades arquitectónicas, como la Biblioteca Pública, Trinity Church el Copley Plaza Hotel y la vista del John Hancock Building. Resultaba menos un conjunto espacial que una concentración de actividad y de algunos edificios singularmente contrapuestos.

*Figuras 60 y 61, pp. 215 y 216*

Nodos como Copley Square, Louisburg Square u Olvera Street tienen límites nítidos, identificables a unos pocos pies. Otros, como la esquina Jordan-Filene, sólo resultaban el punto más elevado de alguna característica que no tenía un comienzo claro. De cualquier modo, el nodo más acertado parecía ser al mismo tiempo único en un sentido e intensificar una característica circundante.

Al igual que los barrios, los nodos pueden ser introvertidos o extravertidos. Scollay Square es introvertido, da poco sentido de la dirección a quien se encuentra en él o en sus proximidades. La principal dirección en sus cercanías es hacia o desde él; al






Fig. 30 Washington y Summer Streets

llegar, la principal sensación de ubicación es sencillamente la de "heme aquí". En cambio, el Dewey Square de Boston es extravertido. Las direcciones generales están explicadas y son nítidas las conexiones con el barrio de oficinas, el barrio de las tiendas y la ribera. Para una persona, South Station en Dewey Square constituía una enorme flecha que apuntaba al corazón de la parte baja de la ciudad. El acceso a un nodo como éste parece proceder de un costado determinado. Pershing Square posee una cualidad directiva análoga, ante todo debido a la presencia del Biltmore Hotel. No obstante, en este caso la ubicación exacta en la parrilla de sendas resultaba incierta.

Muchas de estas cualidades pueden resumirse mediante el ejemplo de un célebre nodo italiano, a saber,

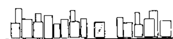
la Piazza San Marco en Venecia. Muy diferenciada, exuberante e intrincada, se extiende en contraste agudo con el carácter general de la ciudad y con los espacios angostos y retorcidos de sus accesos inmediatos. Sin embargo, se liga firmemente con el principal rasgo de la ciudad, el Gran Canal, y tiene una forma orientada que aclara la dirección desde la que se entra. En su interior está muy diferenciada y estructurada, contando con dos espacios (la Piazza y la Piazzeta) y con muchos mojones distintivos (el Doumo, el Palazzo Ducale, el Campanile, la Libreria). En su interior, uno se siente siempre en clara relación con ella, micro-situado con precisión, por así decirlo. Tan distintivo es este espacio que muchas personas que no han estado nunca en Venecia reconocerán inmediatamente su fotografía.

*Figura 31*

## Mojones

Los mojones, los puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos simples que en escala pueden variar considerablemente. En el caso de las personas más familiarizadas con una ciudad parecía existir la tendencia a utilizar cada vez más como guías los sistemas de mojones, o sea, a gozar de la singularidad y la especialización, en vez de recurrir a las continuidades.

Como el uso de mojones implica la opción de un elemento entre una multitud de posibilidades, la característica física clave de esta clase es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto. Si los mojones tienen una forma nítida se hace más fácil identificarlos y es más probable que se los escoja como elementos significativos; y también si contrastan con su fondo y si hay una prominencia en la situación espacial. El principal factor parece ser el contraste entre figura y fondo. No es necesario que se limite al contorno inmediato el fondo contra el que se destaca un elmento; la veleta de Faneuil Hall, la cúpula dorada de la State House o la cúspide del City Hall de Los Ángeles son mojones únicos contra el fondo de la ciudad entera.





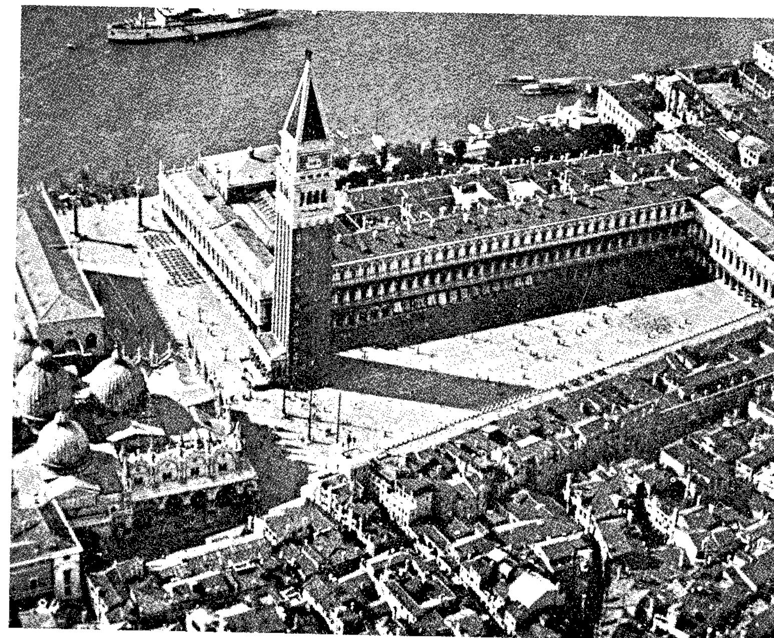


Fig. 31 La Piazza San Marco de Venecia

En otro sentido, los individuos solían escoger mojones por su limpieza en una ciudad sucia (los edificios de la Christian Science de Boston) o por su modernidad en una ciudad vieja (la capilla de Arch Street). El Medical Center de Jersey City resultó ser tan conocido por su pequeño prado y sus flores como por sus grandes dimensiones. El viejo Hall of Records en el Centro Cívico de Los Ángeles es una estructura angosta y sucia, puesta en ángulo en relación con la orientación de todos los otros edificios públicos y con una escala completamente diferente de fenestración y detalles. A pesar de su importancia funcional o simbólica secundaria, este contraste en la ubicación, la edad y la escala lo convierte en una imagen relativamente bien identificada que a veces es agradable, y otras veces, irritante. En diversas ocasiones se afirmó que tenía "forma de pastel", a pesar de ser perfectamente rectangular. Esto es, evidentemente, una ilusión debida a su ubicación en ángulo.

La prominencia espacial puede establecer a los elementos como mojones en una de estas dos formas, a saber: haciendo visible el elemento desde muchas ubicaciones (el John Hancock en Boston, el Richfield Oil Building en Los Ángeles) o estableciendo un contraste local con elementos vecinos, es decir, una variación en el retroceso y la altura. En Los Angeles, sobre *7th Street* y en la esquina de Flower Street, hay un viejo edificio gris de madera, de dos pisos, el cual está situado unos tres metros más adentro que el resto de los edificios y en el que hay unas cuantas tiendas de poca importancia. Esto atrajo la atención y la imaginación de un asombroso número de personas. Hasta hubo quien lo antropomorfizó, llamándole "la damita gris". Este retroceso espacial y la escala íntima constituyen un acontecimiento muy perceptible y delicioso, en contraste con las grandes masas que ocupan el resto de la extensión lineal de frente.

*Figura 32*

La ubicación en una confluencia que implica decisiones en materia de senda fortalece a un mojón. Por

Fig. 32 La "damita gris" en *Seventh Street.*






ejemplo, el Telephone Building situado en el Bowdoin Square de Boston era utilizado para que las personas siguieran por Cambridge Street. La actividad asociada con un elemento puede también constituirlo en mojón; de esto, un caso inusitado se tiene en el Symphony Hall de Los Ángeles. Este auditorio constituye la antítesis misma de la imaginabilidad visual: situado en un local alquilado en un edificio insignificante, cuyo letrero dice tan sólo "Baptist Temple", resulta totalmente irreconocible para el extranjero. Su fuerza como mojón parecía proceder del contraste y la irritación provocada por la diferencia entre su importancia cultural y su invisibilidad física. Las asociaciones históricas u otros significados constituyen poderosos refuerzos, como ocurre en el caso del Faneuil Hall o en el de la State House en Boston. Una vez que se adhiere a un objeto una historia, un signo o un significado, su valor como mojón sube.

Los mojones distantes, puntos prominentes visibles desde muchas posiciones, eran a menudo bien conocidos, pero sólo la gente no familiarizada con Boston parecía usarlos en una medida considerable al organizar la ciudad y seleccionar rutas para recorridos. Es el novicio quien se orienta por referencia al John Hancock Building y la Custom House.

Pocas personas tenían un sentido preciso de dónde estaban esos mojones distantes y de cómo abrirse camino hasta la base de uno u otro edificio. De hecho, la mayor parte de los mojones distantes de Boston eran "sin fondo", esto es, daban la impresión peculiar de estar flotando. Tanto el John Hancock Building como la Custom House y la Court House son elementos dominantes en el panorama general de la ciudad, pero la ubicación y la identidad de sus bases no es de ningún modo tan significativa como la de sus partes superiores.

*Figura 58, p. 208*

Una de las pocas excepciones a esta evasividad parece ser la cúpula dorada de la State House de Boston. Su forma y su función singulares, su ubicación en la cresta de la colina y el hecho de dar al Common la visibilidad de su brillante cúpula dorada desde grandes distancias, todo la hace una clave del centro de Boston. Posee las satisfactorias cualidades de la reconocibilidad en muchos niveles de referencia

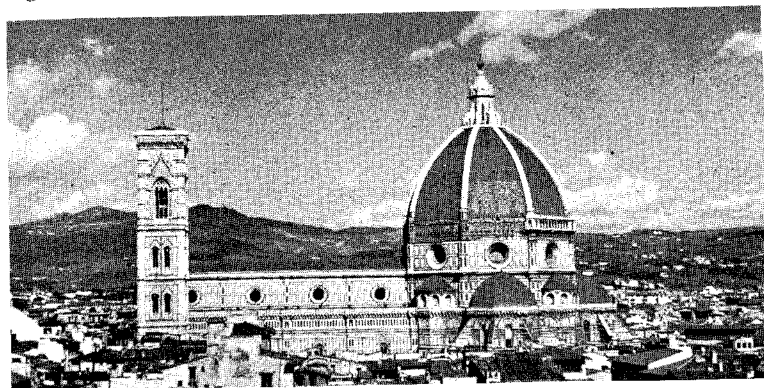
así como de coincidencia de importancia simbólica e importancia visual.

Las personas que utilizaban mojones distantes lo hacían sólo a los fines de una orientación muy general o, con más frecuencia, de modos simbólicos. Para una persona, la Custom House confería unidad a Atlantic Avenue porque se la puede ver desde casi cualquier punto situado en esa calle. Para otra, la Custom House establecía un ritmo en el barrio financiero, pues se la puede ver intermitentemente en muchos lugares de esa zona.

El Duomo de Florencia constituye un ejemplo fundamental de mojón distante: es visible de cerca y de *Figura 33* lejos, de día o de noche; inconfundible; dominante por su dimensión y su contorno; está estrechamente relacionado con las tradiciones de la ciudad; coincide con el centro religioso y de tráfico; haciendo pareja con su campanile en forma tal que la dirección de la vista puede estimarse desde la distancia. Resulta difícil concebir la ciudad sin que se presente a la mente la imagen de este gran edificio.

Pero los mojones locales, que sólo son visibles en zonas restringidas, eran empleados con frecuencia mucho mayor en las tres ciudades estudiadas. Dichos mojones abarcan todo el margen de objetos disponibles. El número de elementos locales que se convierten en mojones parece depender tanto del grado de familiaridad del observador con su contorno como de los elementos mismos. Los individuos no familiarizados

Fig. 33 El Duomo de Florencia





sólo mencionaban por lo común unos cuantos mojones en las entrevistas de oficina, si bien lograban dar con muchos otros cuando salían de recorrido sobre el terreno. Los sonidos y los olores reforzaron algunas veces los mojones visuales, por más que no parecían constituir mojones en sí mismos.

Los mojones pueden ser acontecimientos aislados, sin refuerzo. Excepto cuando tienen marcas muy grandes o singulares, constituyen referencias débiles, ya que resulta fácil que pasen inadvertidos y porque exigen una búsqueda sostenida. Para dar con la luz de tráfico o el nombre de la calle es necesario concentrarse. Con más frecuencia se recordaban los puntos locales en conglomerados, en los que se refuerzan entre sí por repetición y son identificables en parte por el contexto.

Una serie consecutiva de mojones, en la que un detalle evoca por anticipado al próximo y en que los detalles claves suscitan movimientos específicos del observador, aparecieron como una forma corriente de desplazamiento en la ciudad. En dichas secuencias, había claves que funcionaban como disparadores siempre que había que adoptar decisiones respecto a doblar y claves tranquilizadoras que confirmaban al observador en las decisiones ya adoptadas. Los detalles adicionales contribuían a conferir una sensación de proximidad al destino final o a las metas intermedias. En bien de la seguridad emotiva y de la eficacia funcional, es importante que estas secuencias sean bastante continuas, exentas de largos vacíos, si bien puede haber un espesamiento de detalles en los nodos. La secuencia facilita el reconocimiento y el recuerdo. Los observadores familiarizados pueden almacenar una gran cantidad de imágenes de puntos en las secuencias familiares, si bien el reconocimiento puede interrumpirse cuando la secuencia es invertida o revuelta.

## Interrelaciones de elementos

Estos elementos constituyen tan sólo la materia prima de la imagen ambiental en la escala urbana. Es necesario modelarlos conjuntamente para llegar

a contar con una forma satisfactoria. Los análisis precedentes han llegado hasta los grupos de elementos semejantes (redes de sendas, conglomerados de mojones, mosaicos de regiones). El paso lógico siguiente consiste en considerar la interacción de parejas de elementos diversos.

Estas parejas pueden reforzarse entre sí, resonar de modo que realcen mutuamente su fuerza; o bien pueden estar en conflicto y destruirse entre sí. Un gran mojón puede empequeñecer y poner fuera de escala a una pequeña región situada en su base. Correctamente situado, otro mojón puede fijar y fortalecer un núcleo; puesto fuera de centro, sólo puede confundir, como ocurre con el John Hancock Building en relación con Copley Square, en Boston. Una calle grande, con su carácter ambiguo de borde y senda al mismo tiempo, puede penetrar y exponer así a la vista una región, al mismo tiempo que la desorganiza. Un rasgo de mojón puede ser tan ajeno al carácter de un barrio que disuelva la continuidad regional o bien puede, por otra parte, estar exactamente en el contraste que intensifica esa continuidad.

Los barrios en particular, que tienden a ser de mayores dimensiones que los otros elementos, contienen en su interior diversos nodos, mojones y sendas; y de este modo están relacionados con ellos. Estos otros elementos no se limitan a estructurar interiormente la región sino que también intensifican la identidad del conjunto porque enriquecen y profundizan su carácter. En Boston, Beacon Hill es un ejemplo de este efecto. De hecho, los elementos de estructura e identidad (que son las partes de la imagen en que estamos interesados) parecen saltar unos por encima de otros a medida que el observador pasa de uno a otro nivel. La identidad de una ventana puede estar estructurada en una pauta de ventanas, la cual es la clave para la identificación de un edificio. Los edificios mismos están relacionados entre sí de modo tal, que forman un espacio identificable, y así sucesivamente.

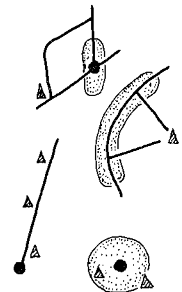
Las sendas, que son elementos dominantes en muchas imágenes individuales y que pueden constituir un recurso principal de organización en la escala metropolitana, tienen interrelaciones íntimas con



otros tipos de elementos. Los nodos de confluencia se producen automáticamente en las principales intersecciones y términos; y en razón de su forma deberían reforzar esos momentos críticos en un recorrido. A su vez, estos nodos no son sólo afianzados por la presencia de mojones (según ocurre en Copley Square) sino que asimismo proporcionan un marco que casi garantiza la atención para cualquier marca de esta naturaleza. Asimismo, las sendas no sólo adquieren identidad y ritmo a través de su propia forma o de sus confluencias nodales, sino también de las regiones por las que pasan, los bordes que recorren y los mojones colocados a lo largo de su extensión.

Todos estos elementos actúan conjuntamente, en un contexto. Resultaría interesante estudiar las características de diversas parejas, como ser mojón-región, nodo-senda, etcétera. A su tiempo, debería tratarse de ir más allá de estas parejas, procediendo a considerar pautas totales.

Parece que la mayoría de los observadores agrupan sus elementos en organizaciones intermedias, a las que se les podría dar el nombre de complejos. El observador experimenta el complejo como una totalidad cuyas partes dependen entre sí y que están relativamente fijadas en relación entre sí. Así, muchos bostonianos podrían organizar la mayor parte de los elementos principales de la Back Bay, el Common, Beacon Hill y la zona comercial céntrica en un complejo único. Toda esta superficie, conforme a los términos usados por Brown [8] en sus experimentos mencionados en el capítulo 1, se ha convertido en una localidad. Para otros, el tamaño de su localidad puede ser mucho más pequeño; por ejemplo, puede comprender únicamente la parte comercial céntrica y el borde más próximo del Common. Fuera de este complejo hay claros de identidad; el observador debe correr a ciegas hasta la próxima totalidad, por más que esto sólo ocurra momentáneamente. Si bien están muy próximos en la realidad física, parece que la mayoría de las personas sólo siente que hay un vago vínculo entre el barrio financiero y de oficinas en Boston y el barrio comercial céntrico, situado en Washington Street. Esta peculiar lejanía quedó ejemplificada también por el desconcertante claro entre Scol-

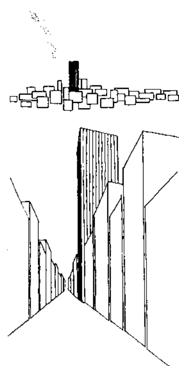


lay Square y Dock Square, que están sólo a una cuadra. La distancia psicológica entre dos localidades puede ser mucho mayor o mucho más difícil de superar que lo que parece justificar la mera separación física.

Nuestra presente preocupación por las partes y no por los conjuntos o totalidades constituye una característica necesaria en una investigación en su fase inicial. Tras la diferenciación y la comprensión acertadas de las partes, el estudio puede pasar a la consideración de un sistema total. Se obtuvieron datos que indicaban que la imagen puede constituir un campo continuo, afectando a todos los demás la perturbación de un elemento. Incluso el reconocimiento de un objeto depende tanto del contexto como de la forma del objeto mismo. Una deformación importante, como una contorsión en la forma del Common, parecía reflejarse a todo lo largo de la imagen de Boston. La perturbación de la construcción en gran escala no sólo influye sobre las proximidades más inmediatas. Pero casi no se han estudiado aquí estos efectos de campo.

## La imagen cambiante

En vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parecía haber conjuntos de imágenes que más o menos se superponían e interrelacionaban. Estos conjuntos estaban típicamente dispuestos en una serie de niveles, aproximadamente conforme a la escala de la superficie de que se tratara, de modo que el observador pasaba como necesariamente de una imagen al nivel de una calle a los niveles de barrio, de ciudad o de región metropolitana.



Esta distribución por niveles constituye una necesidad en un medio ambiente vasto y complejo. Pero impone una carga más de organización al observador, en particular si hay poca relación entre los niveles. Si un edificio alto es inconfundible en el panorama de la ciudad entera pero irreconocible desde su base, en tal caso se ha perdido una oportunidad de ligar las imágenes en dos niveles diferentes de organización. Por su parte, la State House en Beacon Hill parece pasar a través de varios niveles de imagen. Ocupa una posición estratégica en la organización del centro.



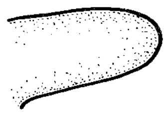
Las imágenes no sólo pueden diferenciarse por la escala de la superficie sino también por el punto de vista, la hora del día o la estación. La imagen de Faneuil Hill que se ve desde los mercados debería ser relacionada con su imagen vista desde un automóvil en la Artery. Washington Street de noche debería tener cierta continuidad, presentar determinado elemento invariable, con Washington Street de día. A fin de lograr esta continuidad pese a la confusión sensorial, muchos observadores despojaban sus imágenes de contenido visual, recurriendo a abstracciones como "restaurante" o "segunda calle". Estas abstracciones servirán de día y de noche, tanto si se va guiando un automóvil como si se va a pie, llueve o brille el sol, por más que con cierto esfuerzo y pérdida.

Asimismo, el observador debe ajustar su imagen a los cambios seculares en la realidad física que le rodea. Los Ángeles ejemplificó los esfuerzos prácticos y emotivos que provoca el hecho de confrontar la imagen con constantes cambios físicos. Sería importante saber de qué modo se puede mantener la continuidad a través de todos estos cambios. Del mismo modo que hacen falta vínculos entre uno y otro nivel de organización, también son necesarias continuidades que persistan a través de un cambio importante. Esto podría ser facilitado por la conservación de un viejo árbol, un rastro de senda o algún carácter regional.

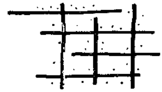
La secuencia en que se trazaron los bosquejos de planos pareció indicar que la imagen se desarrolla o crece en formas diferentes. Esto puede tener quizás cierta relación con la forma en que se desarrolla inicialmente cuando un individuo se familiariza con su medio ambiente. Diversos tipos se pusieron en evidencia:

*a.* Con gran frecuencia, las imágenes se desarrollaban a lo largo de líneas familiares de movimiento y luego hacia afuera de ellas. Así, puede trazarse un plano que se despliega a partir de un punto de entrada o que comienza en una línea de base como Massachusetts Avenue.

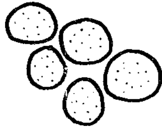




*b.* Otros mapas se iniciaban con la construcción de un contorno circunvalador, como la península de Boston, que luego se llenaba en dirección al centro.



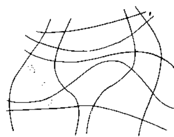
*c.* Otros planos, en especial en Los Ángeles, comenzaban por el trazado de una pauta básica repetida (la parrilla de sendas) y luego agregaban los detalles.



*d.* Un número de algo menos de planos comenzaba por una serie de regiones contiguas, que se procedía luego a detallar en lo relativo a conexiones e interiores.

*e.* Unos cuantos ejemplos de Boston se desarrollaban a partir de un núcleo familiar, un elemento familiar denso del que en última instancia todo dependía.

En sí, la imagen no constituía un modelo preciso, en miniatura, de la realidad, reducido a escala y consecuentemente abstraído. Como simplificación deliberada, se la hacía reduciendo, eliminando o incluso añadiendo elementos a la realidad, por fusión o distorsión, por vinculación o estructuración de las partes. Para sus fines bastaba y quizás era mejor que fuera deformada, "ilógica". Se asemejaba a aquella famosa caricatura de la concepción neoyorkina sobre los Estados Unidos.



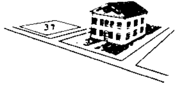
Por muy deforme que fuera, había un poderoso elemento de invariabilidad topológica con respecto de la realidad. Era como si el plano estuviera trazado sobre una hoja de caucho infinitamente flexible; las direcciones se torcían, las distancias se alargaban o acortaban y las formas grandes cambiaban tanto en relación con su proyección justa en escala, que al principio no se las podía reconocer. Pero la secuencia era, por lo común, acertada; pocas veces el trazado estaba reorganizado en otro orden. Esta continuidad es necesaria para que la imagen tenga algún valor.

## Cualidad de la imagen

El estudio de diversas imágenes individuales entre los bostonianos reveló algunas otras distinciones entre ellas. Por ejemplo, las imágenes de un elemento diferían entre los observadores en términos de su densidad relativa, es decir, el grado en que estaban llenas de detalles. Podían ser relativamente densas, como una representación de Newbury Street que identifica a cada edificio que hay en su extensión, o relativamente ralas, como cuando se caracteriza simplemente a Newbury Street como una calle bordeada por viejos edificios con diversos usos.

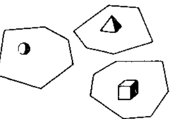


También podría trazarse otra distinción entre imágenes concretas y sensorialmente vívidas, por una parte, e imágenes sumamente abstractas, generalizadas y exentas de contenido sensorial, por la otra. De este modo, la representación mental de un edificio tanto puede ser vívida y abarcar su forma, color, textura y detalles, como relativamente abstracta, identificándose la estructura como "un restaurante" o "el tercer edificio a partir de la esquina".

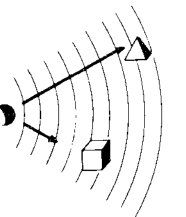


Vívido no equivale necesariamente a denso, ni ralo a abstracto. Una imagen puede ser al mismo tiempo densa y abstracta, como ocurre en el caso del conocimiento que tiene de la ciudad el chofer de taxímetro, el cual relaciona los números de las casas con usos, manzana tras manzana, pero no podría describir esos edificios en un sentido más o menos concreto.

También cabe diferenciar las imágenes con arreglo a su cualidad estructural, esto es, la forma en que están dispuestas y relacionadas entre sí sus partes. Se encuentran cuatro fases a lo largo de un continuo de creciente precisión estructural:



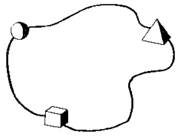
*a.* Los diversos elementos son libres; no hay estructura o interrelación entre las partes. No encontramos casos puros de este tipo, pero varias imágenes resultaron notoriamente desarticuladas, con vastos claros y muchos elementos inconexos. Aquí el movimiento racional resultaba imposible sin ayuda externa, a menos que se recurriera a la investigación sistemática de la superficie entera (lo cual equivalía a la erección de una nueva estructura sobre el terreno).



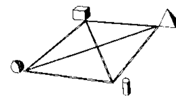
*b.* En otras, la estructura se hacía posicional; las partes estaban aproximadamente relacionadas en términos de su dirección general y quizás incluso de su distancia relativa entre sí, en tanto que con todo seguían siendo inconexas. En particular, un individuo se relacionaba siempre con unos cuantos elementos, sin establecer conexiones precisas entre ellos.

El movimiento se llevaba a cabo mediante la búsqueda, moviéndose en la dirección general acertada, en tanto se iba y venía para cubrir una conexión y lograr una apreciación de la distancia para corregir el exceso.

*c.* Posiblemente más a menudo la estructura era flexible; las partes estaban conectadas entre sí, pero en forma floja y flexible, como por ligaduras débiles o elásticas. Se conocía la secuencia de acontecimientos, pero el mapa mental podía estar completamente deformado y su deformación podía cambiar en diferentes momentos. Para citar a un entrevistado: "Me gusta pensar en unos cuantos puntos focales y en cómo pasar de uno a otro... y no me preocupo por aprender lo demás." Con una estructura flexible le resultaba más fácil el movimiento, ya que iba por sendas conocidas, a través de secuencias conocidas. Con todo, aun así podía resultar muy desconcertante el movimiento entre pares de elementos no conectados habitualmente o por sendas que no fueran las habituales.



*d.* Al multiplicarse las conexiones, la estructura tendía a tornarse rígida; las partes quedaban firmemente conectadas entre sí en todas las dimensiones; y todas las posibles distorsiones quedaban estructuradas. El poseedor de un mapa de este tipo puede moverse con mucha más libertad y puede interconectar a voluntad nuevos puntos. A medida que la densidad de la imagen aumenta, comienza a asumir las características de un campo total en que es posible la interacción en cualquier dirección y a cualquier distancia.



Estas características de la estructura podrían aplicarse en diferentes formas a diferentes niveles. Por ejemplo, dos regiones urbanas pueden poseer estructuras internas rígidas y conectarse en alguna sutura o algún borde. Pero puede ocurrir que esta conexión no se entrelace con las estructuras internas, de modo que la misma conexión sea simplemente flexible. Este efecto parecía ocurrirles a muchos bostonianos en Scollay Square, por ejemplo.

Asimismo, también puede distinguirse la estructura total en otra forma diferente. Para algunas, sus imágenes estaban organizadas más bien instantáneamente, como una serie de todos y partes que descendían de lo general a lo particular. Esta organización tenía la calidad de un plano estático. Se establecía la conexión ascendiendo hasta la generalidad necesaria que servía de puente y descendiendo luego al detalle deseado. Por ejemplo, para ir de City Hospital a la Old North Church se podría considerar primeramente que el hospital está en el South End y que el South End está en el centro de Boston, situando luego el North End en Boston y la iglesia en el interior del North End. A este tipo de imagen se la podría denominar jerárquica.

Para otras, la imagen se coordinaba en una forma más dinámica, entrelazándose las partes mediante una secuencia en el transcurso del tiempo (incluso en caso de que el lapso fuera sumamente breve), y se la representaba como si la viera una cámara de cine. Estaba más estrechamente relacionada con la experiencia concreta de ir a través de la ciudad. A este tipo de organización de la imagen se lo podría denominar continuo, con la utilización de interconexiones que se desenvuelven en vez de jeraquías estáticas.

Podría deducirse de esto que las imágenes de mayor valor son aquellas que más se acercan a un vigoroso campo total, pues son densas, rígidas y vívidas; que recurren a todos los tipos de elementos y características de forma sin una mezquina concentración; y que pueden ser coordinadas tanto jerárquicamente como continuamente, según lo exija la ocasión. Por supuesto, podemos descubrir que una imagen de esta naturaleza es rara o imposible, que existen vigorosos tipos individuales o culturales que no pueden ir más allá de sus capacidades básicas. En este caso, se debería poner a tono el medio ambiente con el tipo cultural adecuado o bien modelarlo en muchas formas, de modo que se satisfagan las diversas necesidades de los individuos que lo habitan.

Estamos constantemente entregados al intento de organizar nuestros contornos, al intento por estructurarlo e identificarlo. Diversos medios ambientes son más o menos tratables de este modo. Al remodelar las ciudades sería posible darles una forma que facilite estos esfuerzos de organización en vez de desbaratarlos.

# 4. La forma urbana

Tenemos la oportunidad de constituir nuestro nuevo mundo urbano en un paisaje imaginable, es decir, visible, coherente y claro. Esto exigirá una nueva actitud por parte del habitante de la ciudad y una remodelación física de su dominio en formas que extasíen la vista, que por sí mismas se organicen de nivel en nivel en tiempo y espacio, que puedan representar símbolos de la vida urbana. El presente estudio ofrece algunas claves a este respecto.

La mayor parte de los objetos que estamos acostumbrados a llamar bellos, por ejemplo un cuadro o un árbol, son cosas con un solo propósito, en los que a través de un largo desarrollo o la influencia de una voluntad hay un vínculo íntimo y visible entre el detalle delicado y la estructura total. Una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos, una tienda para muchas funciones, levantada por muchas manos y con relativa velocidad. La especialización completa, el engranado definitivo, es poco factible y nada conveniente. La forma tiene que ser algo libre de trabas, plástica, en relación con los objetivos y las percepciones de sus ciudadanos.

Pese a esto hay funciones fundamentales de las que pueden ser expresivas las formas de la ciudad: la circulación, los principales usos de la tierra, los puntos clave focales. Las esperanzas y los placeres colectivos, el sentido comunitario pueden ser convertidos en carne.



Por sobre todo, si se organiza en forma visible el medio ambiente y se lo identifica nítidamente, el ciudadano puede impartirle sus propios significados y conexiones. Entonces se convertirá en un verdadero *lugar,* notable e inconfundible.

Para dar un solo ejemplo, Florencia es una ciudad de vigoroso carácter que cala hondo en los afectos de mucha gente. Si bien muchos forasteros reaccionarán al principio ante ella en forma negativa, considerándola fría y aplastante, con todo no podrán negar su particular intensidad. Vivir en este medio ambiente, cualesquiera sean los problemas económicos o sociales con que se tropiece, parece añadir una profundidad más a la experiencia, lo mismo si es de deleite, de melancolía o de pertenencia.

La ciudad tiene, por supuesto, una historia económica, cultural y política de proporciones escalofriantes, y la evidencia visual de este pasado explica en buena medida el fuerte carácter florentino. Pero se trata, asimismo, de una ciudad que es muy visible. Se halla situada en una concavidad de colinas, de modo que las colinas y la ciudad son casi siempre visibles entre sí. Por el sur, el campo abierto penetra casi hasta el corazón de la ciudad, estableciendo un nítido contraste, y desde una de las últimas colinas empinadas una terraza de una vista "aérea" del núcleo urbano. Al norte, pequeñas poblaciones separadas, como Fiesole y Settignano, están posadas visiblemente en colinas características. Desde el preciso centro simbólico y de transportes de la ciudad se yergue la enorme e inconfundible cúpula del Duomo, flanqueada por el campanile de Giotto, el cual constituye un punto de orientación visible en todos los sectores de la ciudad y desde muchas millas de distancia. Esta cúpula es el símbolo de Florencia.

*Figura 34, p. 114*

*Figura 33, p. 102*

La ciudad central tiene caracteres de fuerza casi avasalladora: calles acanaladas y empedradas; altos edificios de piedra y estuco, con persianas, rejas de hierro y entradas como de cuevas, coronados por los característicos aleros profundos de Florencia. Dentro de este sector se encuentran muchos fuertes nódulos, cuyas formas distintivas están reforzadas por su uso especial o su tipo de usuario. La zona central está tachonada de mojones, cada uno de ellos con su



Fig. 34 Vista de Florencia desde el sur

nombre propio y su historia. El río Arno atraviesa el conjunto y lo conecta con el paisaje más vasto.

Con estas formas nítidas y diferenciadas la gente ha establecido estrechos vínculos, referidos a hechos históricos o a experiencias personales. Cada escenario se reconoce instantáneamente y despierta un verdadero diluvio de asociaciones. Cada parte encaja con la otra. El medio visual se convierte en parte integrante de las vidas de sus habitantes. La ciudad no es de ningún modo perfecta, ni tan siquiera en el sentido limitado de la imaginabilidad; por otra parte, no todo el éxito visual de la ciudad depende de esta sola cualidad. Pero parece haber un placer simple y automático, un sentimiento de satisfacción, de presencia y corrección que surge de la simple vista de la ciudad o de la oportunidad de salir a dar unas vueltas por sus calles.

Florencia es una ciudad inusitada. A decir verdad, por más que dejemos ya de limitarnos a Estados Unidos, la ciudad sumamente visible sigue teniendo



algo de rareza. Son legión las aldeas o sectores urbanos imaginables, pero es posible que no haya más de veinte o treinta ciudades en el mundo entero que representen una imagen coherentemente vigorosa. Incluso así, ninguna de ellas abarcaría una superficie de más de unas cuantas millas cuadradas. Si bien la metrópoli ya no es un fenómeno raro, no hay con todo en ninguna parte del mundo una superficie metropolitana con algún vigoroso carácter visual, con una estructura evidente. Todas las ciudades famosas padecen del mimo desparramo informe en la periferia.

Resulta razonable preguntarse, pues, si es de hecho posible una metrópoli coherentemente imaginable, una metrópoli o por lo menos una ciudad. Considerando la carencia de ejemplos es necesario argumentar en gran parte sobre la base de suposiciones y mediante la proyección de acontecimientos pasados. Los seres humanos han acrecentado el alcance de su percepción en otras ocasiones, al encontrarse frente a un nuevo desafío, y no hay muchos motivos para pensar que lo mismo no pueda suceder de nuevo. Por otra parte, existen secuencias de carreteras que indican que esta nueva organización en gran escala podría ser posible.

Asimismo es posible citar ejemplos de forma visible en esta escala más vasta que no sean ejemplos urbanos. La mayoría de las personas puede evocar unos cuantos paisajes favoritos que poseen esta diferenciación, esta estructura y esta forma nítida que desearíamos crear en los medios ambientes en que vivimos. El paisaje al sur de Florencia, en el camino de Poggibonsi, tiene este carácter, kilómetro tras kilómetro. Los valles, cerros y pequeñas colinas tienen una gran variedad, pero configuran un solo sistema. Los Apeninos limitan el horizonte al norte y al este. El terreno, visible a grandes distancias, está desmontado e intensamente cultivado con una gran variedad de cosechas —trigo, olivares, viñedos—, cada una de las cuales es claramente discernible por su color y su forma particulares. Cada pliegue del terreno se refleja en el contorno de los campos, las plantas y los senderos; cada cerro está coronado por una pequeña población, una iglesia o una torre, de

modo que se podría decir: "He aquí mi pueblo y allí está aquel otro." Guiados por la estructura geológica de los rasgos naturales los hombres han logrado un ajuste delicado y visible de sus acciones. El conjunto constituye un solo paisaje, pese a lo cual cada parte puede diferenciarse de la vecina.

El caso de Sandwich, en New Hampshire, podría tomarse como otro ejemplo. Allí las White Mountains se hunden en las cabeceras de los ríos Merrimac y Piscataqua. La ladera cubierta de bosques de la montaña contrasta agudamente con el terreno ondulado y semicultivado que hay abajo. Al sur, las Ossipee Mountains constituyen una última aparición aislada de colinas. Varios de los picos, como el Monte Chocorua, tienen formas características peculiares. El efecto es más marcado en los "intervalles", esas mesetas planas en la base misma de las montañas, que están totalmente desmontadas y que dan esa sensación extraña y poderosa de un "lugar" especial, comparable exactamente con la sensación de localidad tan fuerte que se tiene en una ciudad como Florencia. En la época que se desmontó todo el terreno más bajo para cultivarlo, el paisaje entero debe de haber tenido esta misma cualidad.

Hawai podría ser tomado como otro ejemplo más exótico, con sus montañas a pico, sus rocas muy coloreadas y sus grandes arrecifes, su vegetación exuberante y tan particularizada, el contraste entre el mar y la tierra, y las espectaculares transiciones de un costado al otro de la isla.

Se trata, por supuesto, de ejemplos personales que el lector puede reemplazar con los suyos propios. De vez en cuando son el producto de grandes acontecimientos naturales, como en Hawai; con más frecuencia, como ocurre en Toscana, son producto de la transformación por obra del hombre, llevada a cabo con determinados objetivos y mediante una tecnología común en la estructura básica proporcionada por un proceso geológico continuo. Si tiene éxito, esta modificación se lleva a cabo con conciencia de la interconexión y al mismo tiempo de la individualidad de los recursos naturales y los objetivos humanos.

Como mundo artificial, la ciudad debería serlo en el mejor sentido de la palabra, es decir, hecha con arte y diseñada con fines humanos. De antiguo, es nuestro hábito adaptarnos a nuestro medio ambiente, diferenciar y organizar perceptivamente todo lo que se hace presente a nuestros sentidos. La supervivencia y el predominio mismos se basan en esta adaptabilidad sensorial; pero ya podemos pasar a una nueva fase de esta interacción. Ya podemos comenzar a adaptar el medio ambiente mismo a la pauta perceptiva y al proceso simbólico del ser humano.



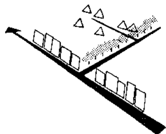
### El diseño de las sendas

Realzar la imaginabilidad del medio urbano equivale a facilitar su identificación y su estructuración visuales. Los elementos anteriormente diferenciados —las sendas, los bordes, los mojones, los nodos y las regiones— son los bloques de construcción en el proceso de erección de estructuras firmes y diferenciadas en escala urbana. ¿Qué sugestiones podemos sacar del material precedente en cuanto a las características que estos elementos podrían tener en un medio verdaderamente imaginable?

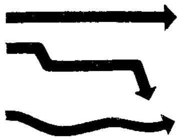
Las sendas, la red de líneas habituales o potenciales de movimiento a través del complejo urbano, son los medios más poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto. Las líneas claves deben tener una u otra cualidad singular que las distinga de los canales circundantes, por ejemplo una concentración de un uso o una actividad especial a lo largo de sus márgenes, una cualidad espacial característica, una textura especial de piso o fachada, un trazado particular de alumbrado, un conjunto singular de olores o sonidos, un detalle típico o un modo de arbolado. Es posible conocer Washington Street por su tráfico intenso y su espacio tan limitado como una ranura. Y es posible conocer Commonwealth Avenue por su centro bordeado por árboles.

Estos caracteres deben aplicarse de modo tal que den continuidad a la senda. Si una o más de estas cualidades se emplea constantemente a lo largo de ella, la senda produce la imagen de un elemento

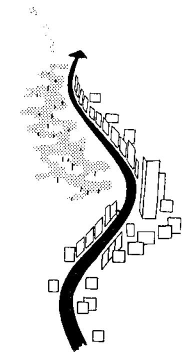
continuo y unificado. La característica puede ser el arbolado de una avenida, el color o la textura singular del pavimento o bien la continuidad clásica de las fachadas de los edificios. La regularidad puede ser rítmica, una repetición de aberturas espaciales, de monumentos o de boticas en las esquinas. La concentración misma del trayecto habitual por una senda, como por una línea de tránsito, reforzará esta imagen familiar y continua.



Esto lleva a considerar lo que se podría denominar jerarquía visual de las calles y vías, análoga a la familiar recomendación de una jerarquía funcional, a saber, la selección sensorial de los conductos claves y su unificación como elementos perceptivos continuos. Esto constituye el esqueleto de la imagen de la ciudad.



La línea de movimiento debe tener claridad de dirección. Al computador humano lo perturban las largas sucesiones de vueltas o las curvas graduales y ambiguas que al final producen grandes cambios de dirección. Las continuas vueltas de las *calli* venecianas o de las calles en uno de los planes románticos de Olmsted, así como el giro gradual de la Atlantic Avenue de Boston, confunden a todos, con excepción de los observadores más adaptados. Una senda recta tiene una dirección nítida, por supuesto, pero también la tiene una senda con unos pocos giros bien definidos, próximos a los 90 grados, así como una con muchos giros leves que, con todo, no pierda nunca su dirección básica.

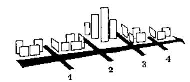


Los observadores parecen dotar a una senda con un sentido de señalamiento o de dirección irreversible, e identifican una calle con el destino hacia el que se dirige. En realidad, una calle se percibe como algo que va hacia algo. La senda debe apoyar esto en el plano perceptivo mediante terminales acentuadas y mediante un gradiente o una diferenciación de dirección, de modo que se le dé un sentido de progresión, y las direcciones opuestas sean diferentes. Un gradiente común es el del declive del terreno, y al individuo se le informa generalmente que debe ir calle "arriba" o calle "abajo"; pero hay muchos otros. El número creciente de letreros, tiendas o personas puede marcar el acercamiento a un núcleo comercial; asimismo,



puede haber un gradiente de color o textura del arbolado; el acortamiento de las cuadras o el entubado del espacio pueden indicar la proximidad del centro de la ciudad. Del mismo modo se puede recurrir a las asimetrías. Quizá se pueda avanzar "manteniendo el parque a la izquierda" o dirigiéndose "hacia la cúpula dorada". Pueden usarse flechas, o bien todas las superficies salientes en una misma dirección pueden tener un color determinado. Todos estos medios hacen de la senda un elemento orientado que puede ser usado como referencia. Desaparece así el peligro de cometer un error "y tomar el mal camino".

Si las posiciones a lo largo de la senda pueden ser diferenciadas en forma mensurable entonces la línea no sólo estará orientada, sino también graduada. La numeración corriente de las casas constituye una técnica de esta índole. Un medio menos abstracto consiste en marcar un punto identificable en la línea, de modo que los demás lugares puedan concebirse como situados "antes" o "después". Varios puntos de verificación facilitan la identificación. O una cualidad (como el espacio del corredor) puede tener una modulación de gradiente con ritmo cambiante, de modo que el cambio mismo tenga una forma reconocible. Así, uno podría decir que determinado lugar está "justo antes de que la calle se vaya estrechando muy rápidamente" o bien "sobre la saliente de la colina antes del ascenso final". La persona en movimiento no sólo puede sentir que "va en la dirección exacta" sino también que "ya casi ha llegado". Cuando el recorrido incluye una serie de acontecimientos diferenciados como éstos, llegar y pasar de una meta secundaria a otra, el recorrido mismo adquiere significado y se convierte en una experiencia por derecho propio.

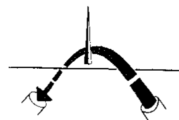



Los observadores quedan impresionados, hasta en el recuerdo, por la aparente cualidad "kinestésica" de una senda, por el sentido de movimiento que se tiene recorriéndola: se sube, se baja, se gira. Esto resulta válido especialmente cuando la senda se atraviesa a gran velocidad. Una gran curva descendente que se aproxima a un centro de ciudad puede producir una imagen inolvidable. Las sen-



saciones táctiles e inerciales intervienen en esta percepción del movimiento, pero la visión parece ser el sentido predominante. Los objetos a un lado de la senda pueden ser distribuidos de modo que aguecen el efecto de paralaje de movimiento o perspectiva o bien puede hacerse visible el curso de la senda al frente. La modelación dinámica de la línea de movimiento le confiere identidad y produce una experiencia continua en el tiempo.

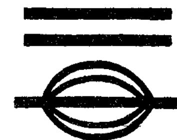
Toda exposición visual de la senda o de su meta realza su imagen. Esto puede hacerlo un gran puente, una avenida axial, un perfil cóncavo o la silueta distante del destino final. La presencia de la senda puede ponerse en evidencia mediante grandes mojones u otras sugestiones. La línea vital de circulación se hace palpable ante nuestros ojos y puede convertirse en el símbolo de una función urbana fundamental. A la inversa, la experiencia se realza si la senda revela la presencia de otros elementos urbanos al viajero; si los atraviesa o da contra ellos tangencialmente, si ofrece sugestiones y símbolos de aquello a través de lo cual se pasa. Por ejemplo, un subterráneo, en vez de estar enterrado vivo podría pasar de repente a través de la misma zona de las tiendas o bien su estación podría recordar, a través de su forma, la naturaleza de la ciudad que hay arriba. La senda podría estar modelada en forma tal que la circulación misma se hiciera evidente a los sentidos; las calles cortadas, las rampas y las espirales le permitirían al tráfico entregarse a la contemplación de sí mismo. Todas estas son técnicas destinadas a acrecentar el alcance visual del viajero.



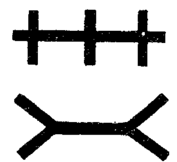
Por lo regular, una ciudad está estructurada por un conjunto organizado de sendas. El punto estratégico en un conjunto como éste es la intersección, el punto de conexión y decisión para el hombre en movimiento. Si esto se puede representar visualmente con claridad, si la propia intersección constituye una imagen vívida y si la posición de cada senda en relación con la otra está expresada con claridad, el observador puede construir una estructura satisfactoria. El Park Square de Boston es una confluencia ambigua de calles principales; la unión de Arlington Street con Commonwealth Avenue es clara y neta.

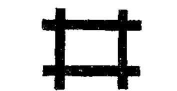


Sin excepción, las estaciones de subterráneo no llegan a formar estas confluencias visuales nítidas. Debe ponerse particular atención en la tarea de explicar las intrincadas intersecciones de los modernos sistemas viales.



Por lo regular resulta sumamente difícil conceptualizar la confluencia de más de dos sendas. Una estructura de sendas debe tener cierta sencillez de forma para constituir una imagen clara. Es necesaria la sencillez en un sentido topológico más que en un sentido geométrico, de modo que un cruce irregular pero aproximadamente en ángulo recto es preferible a una trisección precisa. Ejemplos de estas estructuras simples son las series paralelas o fusiformes; los cruces con una, dos o tres barras; los rectángulos o bien unos cuantos ejes entrelazados.

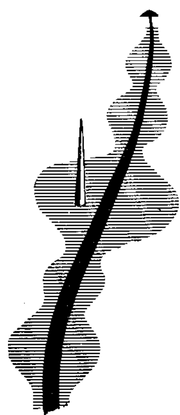






También es posible modelar las sendas como una red que explica las relaciones típicas entre todas las sendas del conjunto sin identificar ninguna senda determinada. Esta condición implica una parrilla que tenga cierta coherencia, sea de dirección, de interrelación topológica o de espaciamiento interno. La parrilla pura reúne los tres elementos, pero la invariabilidad topológica o de dirección puede en sí misma ser muy eficaz. La imagen se hace más nítida si todas las sendas que van en un sentido topológico o en una dirección de la brújula están diferenciadas visualmente de las demás sendas. Así, la distinción espacial entre las calles y avenidas de Manhattan es eficaz. Igualmente eficaces podrían resultar los colores, el arbolado o los detalles. Los nombres y la numeración, los gradientes de espacio, la topografía o los detalles, la diferenciación en el interior de la red, pueden dar a la parrilla un sentido progresivo o hasta en escala.

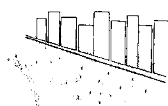
Hay una última forma de organizar una senda o un cojunto de sendas, la cual adquirirá cada vez más importancia en un mundo de grandes distancias y grandes velocidades. Se la podría denominar "melódica", por analogía con la música. Los acontecimientos y las características a lo largo de la senda —los mojones, los cambios de espacio, las sensaciones dinámicas— podrían estar organizados como una línea melódica, percibida e imaginada como una



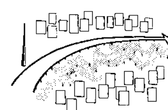
forma que se experimenta a lo largo de un considerable intervalo de tiempo. Como la imagen sería la de una melodía total y no la de una serie de puntos separados, cabe suponer que resultaría más inclusiva, al mismo tiempo que exigiría menos. La forma podría ser la clásica secuencia de introducción-desarrollo-culminación-conclusión, o bien podría adoptar formas más sutiles, como ser las que evitan las conclusiones definitivas. El acceso a San Francisco a través de la bahía es un atisbo de este tipo de organización melódica. Se trata de una técnica que brinda un vasto campo para el desarrollo y los experimentos en materia de diseño.

## El diseño de los otros elementos

Así como las sendas, también los bordes exigen cierta continuidad de forma a lo largo de su extensión. Por ejemplo, el borde de un barrio comercial puede constituir un concepto importante y ser difícil descubrirlo sobre el terreno debido a no tener una continuidad reconocible de forma. El borde adquiere también más fuerza si es lateralmente visible desde cierta distancia, marca un gradiente agudo de carácter de superficie y se une claramente a las dos regiones ligadas. Así, el cese abrupto de una ciudad medieval en su muralla, el frente de rascacielos de departamentos sobre Central Park y la transición clara del agua a la tierra en un frente marino son vigorosas impresiones visuales. Cuando dos regiones que contrastan fuertemente se hallan en estrecha yuxtaposición, estando expuesto a la vista su borde de unión, la atención visual se concentra fácilmente.

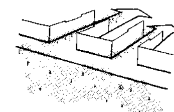


En particular cuando las regiones ligadas no son de carácter opuesto resulta útil diferenciar los dos lados de un borde, orientar al observador en el sentido "adentro-afuera". Esto puede lograrse mediante materiales que hagan contraste, mediante una concavidad consistente de línea o mediante el arbolado. O bien el borde puede estar modelado para que oriente a lo largo de su extensión mediante un gradiente, puntos identificables a intervalos o la individualización de un extremo con respecto del otro. Cuando el borde no es continuo y se cierra en sí mismo resulta importante que sus extremos tengan términos precisos, anclas identificables que completan y sitúan la línea. La imagen del muelle de Boston, que por lo común no es pensada como continuación de la línea del Charles River, carece de una ancla perceptiva en uno y otro extremo y es, por lo tanto, un elemento indeciso y confuso en la imagen total de Boston.

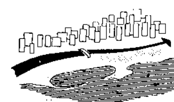




Un borde puede ser algo más que una barrera dominante, tan sólo si se permite que pase a través de él una penetración visual o de movimiento; si, por así decirlo, se lo estructura en cierta profundidad con las regiones laterales. Entonces se convierte en una junta y deja de ser una barrera, constituyéndose en una línea de intercambio en cuya extensión las dos zonas están trabadas.



Si un borde importante está provisto de muchas conexiones visuales y de circulación con el resto de la estructura urbana, se convierte en un rasgo con el que fácilmente se alinea todo lo demás. Una manera de aumentar la visibilidad de un borde consiste en aumentar su accesibilidad o uso, como cuando se abre una ribera para el tráfico o el recreo. Otra manera podría consistir en construir bordes sobreelevados, visibles desde grandes distancias.

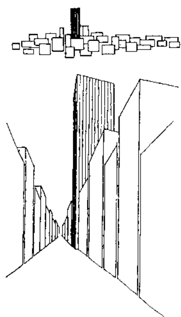


Por su parte, la característica fundamental de un mojón viable es su singularidad, su contraste con su contexto o fondo. Puede tratarse de una torre cuya silueta se destaca sobre techos bajos, de flores contra un muro de piedra, de una superficie brillante en una calle grisácea, de una iglesia entre tiendas, de una proyección en una fachada continua. La prominencia espacial atrae la atención particularmente. Puede resultar necesario el control del mojón y su contexto, la restricción de los letreros a superficies especificadas, los límites de altura que se aplican a todos los edificios con excepción de uno. El objeto resulta asimismo más notable si posee claridad en la forma general, según ocurre con una columna o una esfera. Si además tiene cierta riqueza de detalles o de textura, no hay duda de que atraerá la vista.



Un mojón no es necesariamente un objeto grande; tanto puede ser un llamador de puerta como una

cúpula. Su situación es de importancia decisiva: sea grande o pequeño, el engaste espacial debe permitir que se lo vea; en caso de ser pequeño, hay determinadas zonas que reciben más atención perceptiva que otras, como las superficies de piso o las fachadas próximas que están al nivel del ojo o un poquito más abajo. Todas las interrupciones en el tráfico —los nodos, los puntos de decisión— constituyen lugares de percepción intensificada. Las entrevistas ponen en evidencia que los edificios corrientes en los puntos de decisión en la ruta son recordados con claridad, en tanto que las estructuras peculiares en una ruta continua pueden perderse en la oscuridad. Un mojón resulta todavía más vigoroso si es visible durante un lapso o un trecho considerable y resulta más útil si puede distinguirse la dirección de la vista. Si es identificable desde cerca y desde lejos, mientras el observador se mueve rápidamente o con lentitud, de día o de noche, se convierte en un ancla estable para la percepción del mundo urbano complejo y cambiante.

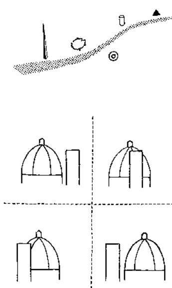


La fuerza de la imagen aumenta cuando el mojón coincide con una concentración de asociación. Si el edificio que se destaca es el escenario de un acontecimiento histórico o si el color brillante de las puertas es el de la casa de uno, entonces se convierte realmente en un mojón. Hasta la asignación de un nombre tiene poder, una vez que el nombre es conocido y aceptado por todos. A decir verdad, para que nuestro medio ambiente adquiera significación resulta necesaria esta coincidencia entre asociación e imaginabilidad.

Los mojones aislados, a menos que sean dominantes, tienden a constituir referencias débiles en sí mismos. Su reconocimiento exige una atención sostenida. En cambio, si están congregados, se refuerzan entre sí y no sólo con carácter aditivo. Los observadores familiarizados desarrollan agrupaciones de mojones a partir del material menos promisorio y dependen de un conjunto de signos integrados, cada uno de cuyos miembros puede ser demasiado débil para que quede registrado. Las marcas pueden estar dispuestas asimismo en una secuencia continua, de modo que todo un recorrido se reconozca y resulte cómodo a través



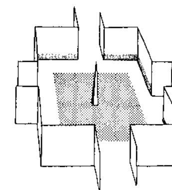
de una sucesión de detalles familiares. Las calles laberínticas de Venecia se hacen recorribles después de una o dos experiencias porque abundan en detalles característicos que rápidamente se organizan en secuencias. Con menos frecuencia, los mojones pueden ser agrupados en pautas que en sí mismas tienen forma y que por su apariencia pueden indicar la dirección desde la que se las observa. De este modo, en el mojón florentino constituido por la cúpula y el campanile los elementos danzan el uno alrededor del otro.



Los nodos son los puntos conceptuales de sujeción en nuestras ciudades. Sin embargo, sólo rara vez tienen en los Estados Unidos una forma adecuada para sostener esta atención, fuera de cierta concentración de actividad.

El primer requisito previo para este sostén perceptivo es el logro de la identidad a través de la singularidad y la continuidad de los muros, los pisos, los detalles, la iluminación, la vegetación, la topografía o la línea de horizonte del nodo. La esencia de este tipo de elemento es que constituya un lugar nítido e inolvidable, que no pueda confundirse con ningún otro. La intensidad de uso afianza esta identidad, por supuesto, y a veces la misma intensidad de uso crea formas visuales que se distinguen, como ocurre en Times Square. Pero son legión entre nosotros los centros de tiendas y las rupturas de transportes que carecen de este carácter visual.

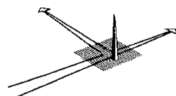
El nodo está más definido si tiene un límite agudo y cerrado, y si no se prolonga inciertamente en sus costados; resulta más notable si cuenta con uno o dos objetos que sean focos de atención. Pero si puede tener forma espacial coherente, resultará irresistible. Éste es el concepto clásico de la formación de espacios estáticos al aire libre y existen muchas técnicas para la expresión y definición de estos espacios, como las transparencias, las superposiciones, la modulación de la luz, la perspectiva, los gradientes de superficie, la clausura, la articulación, las pautas de movimiento y sonido.



Si se puede conseguir que una interrupción en el transporte o un punto de decisión en una senda

coincida con el nodo, el nodo recibirá más atención todavía. El empalme entre la senda y el nodo debe ser visible y expresivo, según ocurre en el caso de sendas que se cortan. El viajero debe ver cómo ingresa al nodo, dónde se produce la interrupción y cómo sale.

Estos puntos de condensación pueden, por irradiación, organizar grandes distritos a su alrededor si de algún modo su presencia está señalada en los contornos. Un gradiente de uso u otra característica puede llevar hasta el nodo o bien su espacio puede ser visible ocasionalmente desde el exterior; o también puede contener mojones elevados. La ciudad de Florencia se concentra de este modo en torno de su Duomo y su Palazzo Vecchio, estando ambos situados en nodos principales. El nodo puede emitir una luz o un sonido característico o bien su presencia puede presentirse por un detalle simbólico en el área tributaria de la ciudad que hace eco a una cualidad del nodo. En un barrio los sicomoros podrían revelar la proximidad de una plaza que se destaca por estar densamente arbolada con ellos o bien pavimentos de guijarros podrían llevar a un recinto cubierto de guijarros.



Cuando el nodo tiene en su interior una orientación local —un "arriba" o "abajo", una "izquierda" o una "derecha", un "frente" o "detrás"— se lo puede conectar con el principal sistema de orientación. Cuando sendas reconocidas entran en un empalme neto, también puede establecerse el vínculo. En uno y otro caso el observador siente la presencia de la estructura de la ciudad en torno suyo. Sabe en qué dirección debe moverse hacia afuera para alcanzar una meta y la particularidad del sitio mismo es realzada por el contraste que se siente con la imagen total.

Es posible disponer una serie de nodos para que forme una estructura conectada. Se los puede ligar mediante una estrecha yuxtaposición o bien permitiendo que sean intervisibles, según ocurre con las Piazze San Marco y Santa Annunziata, en Florencia. Se los puede poner en una relación común con una senda o un borde, unidos por un corto elemento de vinculación o relacionados por un eco de una característica que vaya del uno al otro. Estos vínculos pueden estructurar considerables zonas de la ciudad.

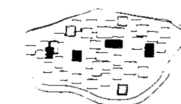


Un barrio urbano es, en su sentido más simple, un sector de carácter homogéneo, que se reconoce por claves que son continuas a través del barrio y discontinuas en otras partes. La homogeneidad puede ser de características espaciales, como ocurre en el caso de las angostas calles en declive que hay en Beacon Hill; de tipo arquitectónico, como las hileras de casas con frentes protuberantes que se hallan en el South End; de estilo o de topografía. También puede ser un rasgo típico de construcción, tales como las graderías blancas de Baltimore. Puede ser una continuidad de color, de textura o material, de superficie del piso, de escala o detalles de la fachada, de iluminación, arbolado o silueta. Cuanto más se superponen estos rasgos, más fuerte es la impresión de una región unificada. Parece que una "unidad temática" de tres o cuatro caracteres como éstos resulta particularmente eficaz para delimitar una zona. Por lo común, las personas entrevistadas conservan reunido en sus mentes un pequeño grupo de estos caracteres, como las angostas calles en declive, los pavimentos de ladrillo, las casas en hilera de pequeña escala y los portales entrados de Beacon Hill. Se pueden mantener fijos en un barrio varios caracteres de éstos, en tanto que se diversifican como se quiera los otros factores.

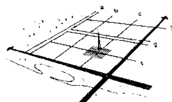


Cuando la homogeneidad física coincide con el uso y la posición social, el efecto resulta inconfundible. El carácter visual de Beacon Hill está reforzado directamente por su condición de barrio residencial de la clase superior. En los Estados Unidos se da el caso inverso como fenómeno más habitual, es decir, el carácter visual apoya poco el carácter social.

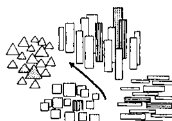
También hace más nítido un barrio la precisión y la clausura de sus límites. Un conjunto de viviendas de Boston, en Columbia Point, tiene un carácter isleño que socialmente puede resultar poco conveniente pero que es perfectamente claro desde el punto de vista visual. En realidad, toda isla pequeña posee una singularidad encantadora por este motivo. Y si la región es fácilmente visible como totalidad, por



ejemplo por vistas elevadas o panorámicas, o bien por la convexidad de su terreno, su independencia está asegurada.



Asimismo, el barrio puede estar estructurado dentro de sí mismo. Pueden haber barrios secundarios, diferenciados interiormente aunque adaptados al conjunto; nodos que irradian estructura mediante gradientes u otras sugestiones; pautas de sendas internas. La Back Bay está estructurada por su red de sendas alfabetizadas y por lo común aparece en forma clara e inconfundible, así como algo ampliada, en la mayor parte de los mapas esquemáticos. Una región estructurada tiende a constituir una imagen más vívida. Por otra parte, les dice a sus habitantes no sólo que "están en alguna parte de X", sino que "están en X, cerca de Y".



Cuando un barrio está debidamente diferenciado en su interior puede expresar las conexiones con otros rasgos de la ciudad. Ahora el límite debe ser penetrable; debe ser una sutura en vez de una barrera. Un barrio puede unirse con otro por yuxtaposición, intervisibilidad, relación con una línea o un vínculo, como un nodo intermedio, una senda o un barrio pequeño. Beacon Hill está vinculado con el núcleo metropolitano a través de la región espacial del Common; y en esto reside buena parte de su atractivo. Estos vínculos realzan el carácter de cada barrio y relacionan grandes sectores urbanos.

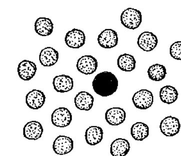
Es concebible que se pueda contar con una región que no esté caracterizada tan sólo por la homegeneidad espacial, sino que en realidad sea una auténtica región espacial, un continuo estructurado de forma espacial. En un sentido primitivo, los espacios urbanos extensos como las abras de los ríos son de esta naturaleza. Una región espacial puede distinguirse de un nodo espacial (una manzana) porque no es posible examinarla rápidamente. Sólo se la puede experimentar, como un juego modelado de cambios espaciales, a través de un recorrido bastante lento de ella. Quizás los patios de procesiones en Pekín o los espacios de los canales en Amsterdam poseen esta cualidad. Cabe suponer que evocan una imagen de gran fuerza.



## Cualidades de forma

Estas claves para el diseño urbano pueden resumirse en otra forma, puesto que hay temas comunes que se desarrollan a través de todo el conjunto, a saber, las reiteradas referencias a determinadas características físicas generales. Se trata de las categorías de interés directo en el diseño, puesto que describen cualidades sobre las que puede actuar un diseñador. Se las podría resumir en la siguiente forma:

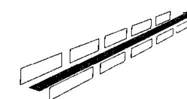
1. *Singularidad* o claridad de figura-fondo: La nitidez del límite (como el cese súbito del desarrollo urbano); la clausura (como una plaza cercada); el contraste de superficie, forma, intensidad, complejidad, tamaño, uso, situación espacial (como una torre única, una decoración exuberante, un letrero relumbrante). El contraste puede ser con el contorno visible inmediato o con la experiencia del observador. He aquí las cualidades que identifican un elemento, que lo hacen destacarse, que lo hacen vívido y reconocible. A medida que aumenta su familiaridad, los observadores parecen depender cada vez menos de las grandes continuidades físicas para la organización del conjunto y deleitarse cada vez más en el contraste y la singularidad que vivifica la escena.



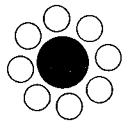
2. *Sencillez de la forma:* Claridad o sencillez de la forma visible en el sentido geométrico, limitación de partes (como la claridad de un sistema de parrilla, un rectángulo, una cúpula). Las formas de esta naturaleza se incorporan con mucho más facilidad a la imagen y hay datos que demuestran que los observadores transforman los hechos complejos en formas simples, por más que esto cueste algo, tanto desde el punto de vista perceptivo como desde el práctico. Cuando un elemento no es visible simultáneamente como una totalidad, su forma puede ser una deformación topológica de una forma simple y, pese a esto, perfectamente inteligible.



3. *Continuidad:* Continuidad de borde o superficie (como en el canal de una calle, la línea del firmamento o el retroceso); la proximidad de las partes (como un grupo de edificios); la repetición del intervalo rítmico (como una pauta de esquina de calle); la similaridad, analogía o armonía de superficie, forma o uso



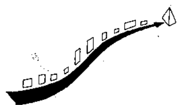
(como en un material de construcción común, la pauta reiterada de *bay windows,* la semejanza de actividad comercial, el uso de letreros comunes). He aquí las cualidades que facilitan la percepción de una realidad física compleja como una sola o interrelacionada, las cualidades que sugieren el otorgamiento de una sola identidad.



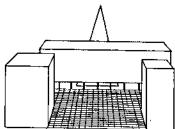
4. *Predominio:* El predominio de una parte sobre las demás por medio del tamaño, la intensidad o el interés, lo cual lleva a la interpretación del conjunto como un rasgo principal con un racimo asociado (por ejemplo, en la "zona de Harvard Square"). Esta cualidad, al igual que la continuidad, permite la simplificación necesaria de la imagen mediante la omisión y la inclusión. Las características físicas, en la medida que llegan a estar sobre el umbral de la atención, parecen irradiar su imagen conceptualmente hasta cierto punto, difundiéndose a partir de un centro.



5. *Claridad de empalme:* Gran visibilidad de los empalmes y las suturas (tal como ocurre en una intersección principal o frente al mar); la relación clara o interrelación (como la que existe entre un edificio y su solar o la que hay entre una estación de subterráneo y la calle de arriba). Estos empalmes son los momentos estratégicos de estructuración y corresponde que sean sumamente perceptibles.



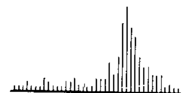
6. *Diferenciación de dirección:* Asimetrías, gradientes y referencias radiales que diferencian un extremo del otro (como ocurre en una senda que se remonta por una colina, que se aleja del mar y va una dirección de la brújula de otra (como por la luz del sol o por el ancho de las avenidas norte-sur). una dirección de la brújula de otra (como ser por la luz del sol o por el ancho de las avenidas norte-sur). Estas cualidades son utilizadas en abundancia al estructurar en la escala más vasta.



7. *Alcance visual:* Cualidades que aumentan el margen y la penetración de la visión, realmente o simbólicamente. Entre ellas figuran las transparencias (como ocurre con el vidrio o los edificios sobre soportes); las superposiciones (como ocurre cuando detrás de unas estructuras aparecen otras); las perspectivas y los panoramas que aumentan la profundidad de la visión (como ocurre en las calles axiales, los espacios abiertos, amplios, las vistas elevadas); los elementos de articulación (focos, varas de medición, objetos penetrantes) que explican visualmente un espacio; la concavidad (como en el caso de una colina al fondo o en el de una calle que se curva) que expone a la vista objetos más distantes; las claves que hablan de un elemento que es de otro modo invisible (como el tipo de actividad que es característico de una región que aparecerá o el uso de detalles característicos para sugerir la proximidad de otro elemento). Todas estas cualidades conexas facilitan la aprehensión de un conjunto vasto y complejo al acrecentar, por así decirlo, la eficacia de la visión, esto es, su alcance, su penetración y su poder de resolución.



8. *Conciencia del movimiento:* Cualidades que hacen sensible al observador, a través de los sentidos visuales y cinestésicos, su propio movimiento real o potencial. De esta naturaleza son los artificios que mejoran la claridad de los declives, las curvas y las interpenetraciones; que mantienen la coherencia de la dirección o el cambio de dirección; que dan la experiencia de paralaje de movimiento y perspectiva; o que hacen visible el intervalo de distancia. Como una ciudad es experimentada en movimiento, estas cualidades son fundamentales y se las utiliza para estructurar y hasta para identificar, siempre que su grado de coherencia lo hace posible (por ejemplo: "vaya por la izquierda, después por la derecha", "en la curva pronunciada" o "a tres manzanas por esta calle"). Estas cualidades refuerzan y desarrollan lo que un observador puede hacer para interpretar la dirección o la distancia o para sentir la forma en el movimiento mismo. Con el aumento de velocidad, será necesario que estas técnicas se perfeccionen en la ciudad moderna.



9. *Series temporales:* O sea series que se experimentan en el transcurso del tiempo, las cuales comprenden tanto las secuencias simples de punto por punto, en las que un elemento está simplemente enlazado con los dos elementos que hay antes y detrás de él (según ocurre en una serie casual de mojones detallados); como las series que están verdaderamente estructuradas en el tiempo y que de este modo son de naturaleza melódica (como si los

mojones aumentaran de intensidad de forma hasta alcanzar un punto de culminación). El primer tipo (secuencia simple) es utilizado muy frecuentemente, en particular a lo largo de sendas familiares. Su contrapartida melódica se ve con menos frecuencia, pero su desarrollo puede ser de la mayor importancia en la gran metrópoli moderna, que es dinámica. En este caso lo que se modelaría sería la pauta de elementos que se desarrolla y no los elementos en sí, del mismo modo que recordamos las melodías y no las notas. En un medio complejo hasta podría resultar útil el uso de técnicas contrapuntísticas, es decir, las pautas en movimiento de melodías o ritmos opuestos. Se trata de métodos sutiles que es necesario desarrollar conscientemente. Es necesario proveerse de nuevas ideas con respecto de la teoría de las formas que son percibidas como una continuidad en el tiempo así como en lo tocante a los arquetipos de diseño que exhiben una secuencia melódica de elementos de imagen o una sucesión formada de espacio, textura, movimiento, luz o silueta.

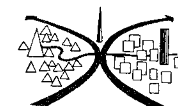
10. *Nombres y significados:* Características no físicas que pueden realzar la imaginabilidad de un elemento. Los nombres, por ejemplo, son importantes para hacer cristalizar la identidad. De vez en cuando dan claves de la situación (North Station). Los sistemas de denominación (al bautizar con las sucesivas letras del alfabeto, por ejemplo, una serie de calles) también facilitarán la estructura de elementos. Los significados y las asociaciones, sean de naturaleza social, histórica, funcional, económica o individual, constituyen todo un dominio que está más allá de las cualidades físicas de que nos ocupamos aquí. Refuerzan vigorosamente las sugestiones de identidad o estructura que pueden haber latentes en la forma física misma.

Ninguna de las cualidades antes mencionadas actúa aisladamente. Cuando una sola cualidad está presente (por ejemplo, la continuidad de material de construcción sin ningún otro rasgo en común) o cuando las cualidades están en conflicto (como ocurre en dos sectores con un mismo tipo de edificación pero con diferentes funciones), el efecto total puede ser flojo o exigir un esfuerzo para identificar y estructurar. Parece que es necesario cierto grado de repetición, de redundancia y refuerzo. Así, sería inconfundible una región que tuviera una forma simple, una continuidad de tipo y uso de la edificación, que fuera única en la ciudad, estuviera netamente delimitada, claramente ligada con una región vecina y fuera visualmente cóncava.



## El sentido del conjunto

Al ocuparse del diseño mediante tipos de elementos existe la tendencia a pasar por alto el problema de la interrelación de las partes en un conjunto. En un conjunto de esta naturaleza, las sendas prepararían para los barrios y ligarían entre sí los diversos nodos. Los nodos ensamblarían y señalarían las sendas, en tanto que los bordes demarcarían los barrios y los mojones indicarían sus núcleos. La orquestación total de estas unidades entretejería una imagen densa y vívida; y la sostendría a lo largo de superficies de escala metropolitana.

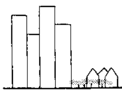


Los cinco elementos —senda, borde, barrio, nodo y mojón— deben ser considerados tan sólo como categorías empíricas cómodas en las cuales y alrededor de las cuales ha sido posible agrupar una masa de datos. En la medida que son útiles, actuarán como bloques de edificación para el diseñador. Una vez dominadas sus características, le corresponderá a éste la tarea de organizar un conjunto que resulte experimentado como secuencia, cuyas partes sólo sean percibidas en el contexto. Si le correspondiera al diseñador disponer una serie de diez mojones a lo largo de una senda, cada uno de estos mojones tendría una cualidad de imagen absolutamente diferente que la que tendría si estuviera colocado por separado y en forma prominente en el núcleo de la ciudad.

Las formas deben ser manipuladas de modo tal que haya un nexo entre las múltiples imágenes de una gran ciudad, de día y de noche, en invierno y en verano, de cerca y de lejos, estáticamente y en movimiento, prestando atención y distraídamente. Los principales mojones, regiones, nodos o sendas deben

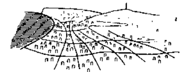
ser reconocibles bajo diversas condiciones, pero en una forma concreta más que abstracta. Esto no equivale a decir que la imagen deba ser la misma en todos los casos. Pero si Louisburg Square cubierta de nieve tiene una forma que concuerda con la de Louisburg Square en pleno verano o si la cúpula de la State House en la noche brilla en una forma que recuerda esa cúpula vista de día, la cualidad contrastante de cada imagen es saboreada con más gusto aun debido al vínculo común. Ahora se hace posible mantener lado a lado dos vistas de la ciudad absolutamente diferentes y así se abarca la escala de la ciudad como no es posible hacerlo de otro modo, a saber, aproximándose al ideal de una imagen que constituye un campo total.

Al mismo tiempo que la complejidad de la ciudad moderna exige continuidad, también proporciona un gran deleite: el del contraste y la especialización de las características individuales. Nuestro estudio sugiere que se consagre cada vez más atención a los detalles y las singularidades de carácter, a medida que aumenta la familiaridad. El carácter vívido de los elementos y su sintonización exacta con las diferencias funcionales y simbólicas contribuirá a proporcionar este carácter. El contraste se marcará más si se ponen en relación estrecha e imaginable elementos netamente diferenciados. De este modo cada elemento adquiere un carácter intensificado que le es propio.



A decir verdad, la función de un buen medio ambiente visual no se reduce sólo a facilitar los recorridos habituales ni a afianzar significados y sentimientos que ya se poseen. De la misma importancia puede ser su función de guía y estímulo para nuevas exploraciones. En una sociedad compleja hay que llegar a controlar muchas relaciones mutuas. En una democracia nos quejamos del aislamiento, ensalzamos el desarrollo individual y esperamos una comunicación cada vez mayor entre los grupos. Si un medio ambiente posee un vigoroso marco visible así como partes muy características, resulta más fácil y más atrayente la exploración de nuevos sectores. Si se establecen claramente vínculos estratégicos de comunicación (como museos, bibliotecas o lugares de reunión), aquellos que de otro modo podrían pasarlos por alto quizá se sientan atraídos y los visiten.

Quizás ya no es un factor tan importante de imaginabilidad como solía serlo la topografía subyacente, el marco natural preexistente. La densidad, y en particular la extensión y la compleja tecnología de la metrópoli moderna tienden a hacerle sombra. La superficie urbana contemporánea tiene características y problemas de origen humano que a menudo contrarrestan la especificidad del terreno. O quizá sería más exacto decir que el carácter específico del terreno es hoy tanto el resultado de la acción y los deseos humanos como de la estructura geológica original. Por otra parte, a medida que la ciudad se extiende, los factores "naturales" significativos pasan a ser los más vastos y fundamentales, en vez de serlo los accidentes más pequeños. El clima básico, la flora y la superficie generales de una región vasta, las montañas y los principales sistemas hidrográficos se anteponen a los rasgos locales. No obstante, la topografía sigue siendo, con todo, un elemento importante para reforzar el vigor de los elementos urbanos: las colinas puntiagudas pueden definir regiones, los ríos y las riberas constituyen bordes poderosos, los nodos pueden ser confirmados por la colocación en puntos claves del terreno. Las actuales autopistas constituyen un excelente punto de vista desde el cual se puede aprehender la estructura topográfica en vasta escala.



Una ciudad no está construida para una sola persona sino para un gran número de personas de extracción, temperamento, ocupación y posición social sumamente diferentes. Nuestros análisis indican una variación de fondo en la forma en que las diferentes personas organizan su ciudad, en cuanto a los elementos de que dependen más o en cuanto a las cualidades formales que les resultan más atrayentes. Por esto el diseñador debe crear una ciudad que cuente con tantas sendas y tantos bordes, mojones, nodos y barrios como sea posible; una ciudad que no sólo haga uso de una o dos cualidades formales, sino de todas ellas. De este modo, los diferentes observadores encontrarán material perceptivo que se preste para su modo particular de ver el mundo. En tanto que un hombre reconocerá una calle por su pavi-

mento de ladrillo, otro recordará su vasta curva y un tercero se fijará en los mojones menores a lo largo de su extensión.

Una forma visible sumamente especializada encierra, por otra parte, sus peligros; pues es necesaria cierta plasticidad en el medio ambiente perceptivo. Si sólo hay una senda dominante hacia una meta, unos cuantos puntos focales sagrados o una serie férrea de regiones rígidamente separadas, sólo hay un modo de imaginar la ciudad sin un considerable esfuerzo. Y ese modo de imaginarla no sólo puede resultar insatisfactorio para las necesidades de todas las personas sino que hasta puede resultar insatisfactorio desde el punto de vista de las necesidades de una misma persona, ya que éstas cambian de tiempo en tiempo. Un viaje poco frecuente se torna incómodo o peligroso; las relaciones interpersonales pueden tender a encerrarse en compartimientos estancos; el escenario se vuelve monótono o restrictivo.

Hemos tomado como muestras de organización eficaz aquellas partes de Boston en que las sendas escogidas por los entrevistados parecían abrirse con bastante libertad. Cabe suponer que en ellas se le ofrece al ciudadano un abundante conjunto de rutas hacia su destino para que escoja entre ellas y que todas están bien estructuradas e identificadas. Se da un valor semejante en una red que se superpone de bordes identificables, de modo que pueden formarse regiones grandes o pequeñas de acuerdo con el gusto y la necesidad. La organización nodal adquiere su identidad en el foco central y puede fluctuar en el borde. De este modo posee una ventaja de flexibilidad sobre la organización divisoria o limítrofe, la cual se rompe si tiene que cambiar la forma de las regiones. Resulta importante mantener algunas grandes formas comunes, como nodos fuertes, sendas claves u homogeneidades regionales vastas. Pero en el interior de este gran marco debe haber cierta plasticidad, buen número de estructuras y claves posibles, de modo que el observador individual pueda elaborar su propia imagen, una imagen comunicable, segura y suficiente pero al mismo tiempo flexible e integrada con sus necesidades.

El ciudadano cambia su lugar de residencia con más frecuencia en la actualidad que nunca antes, de un sector a otro, de una ciudad a otra. Una buena imaginabilidad en su medio ambiente le permitiría sentirse rápidamente en casa en un nuevo contorno. Cada vez puede confiarse menos en la organización gradual alcanzada a través de una prolongada experiencia. El propio medio urbano cambia con rapidez, a medida que las técnicas y las funciones se transforman. Con frecuencia estos cambios resultan perturbadores para el ciudadano en el plano emocional y tienden a desorganizar su imagen perceptual. Las técnicas de diseño que se consideran en el presente capítulo pueden resultar útiles para mantener una estructura visible y un sentido de continuidad por más que se estén produciendo cambios masivos. Podrían conservarse determinados mojones o nodos, trasplantarse a las nuevas construcciones ciertas unidades temáticas de carácter barrial y proteger o conservar temporalmente determinadas sendas.



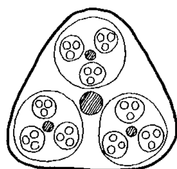
**La forma metropolitana**

Las dimensiones crecientes de nuestras zonas metropolitanas y la velocidad con que las atravesamos plantea muchos nuevos problemas a la percepción. La región metropolitana es ahora la unidad funcional de nuestro medio ambiente y es conveniente que esta unidad funcional sea identificada y estructurada por sus habitantes. Los nuevos medios de comunicación que nos permiten vivir y trabajar en esta vasta región interdependiente también nos podrían permitir hacer que nuestras imágenes estuvieran en proporción con nuestras experiencias. En el pasado se han producido estos súbitos pasos a nuevos niveles de atención cuando se producían saltos en la organización funcional de la vida.

La imaginabilidad total de una zona extensa como es una región metropolitana no significaría una intensidad igual de imagen en todos los puntos. Habría figuras predominantes y fondos más extensos, puntos focales y un tejido de ligazón. Pero, intensa o neutral, cada parte, según es de suponer, resultaría clara y

estaría claramente ligada con el conjunto. Nuestro cálculo debe comprender la posibilidad de formar imágenes metropolitanas con elementos como autopistas, líneas de tránsito o líneas aéreas; vastas regiones con toscos bordes de agua o espacio abierto; nodos comerciales principales; rasgos topográficos básicos; y quizás masivos mojones distantes.

Pero el problema resulta arduo, sin embargo, cuando se trata de componer una pauta para una zona entera. Existen dos técnicas con las que estamos familiarizados. En primer término, la región entera puede ser modelada como una jerarquía estática. Por ejemplo, se la podría organizar como un barrio o distrito principal que incluyera tres barrios o distritos secundarios, cada uno de los cuales abarcaría tres barrios terciarios y así sucesivamente. O, para dar otro ejemplo de jerarquía, cada parte de la región podría tener su centro en un nodo secundario y ser estos nodos secundarios los satélites de un nodo principal, en tanto que todos los nodos principales culminarían en un solo nodo primario correspondiente a la región.



La segunda técnica consiste en el uso de uno o dos elementos dominantes muy grandes, con los que pueden relacionarse muchas cosas más pequeñas; por ejemplo, el asiento de un poblado a lo largo de un litoral marítimo o bien el diseño de una población lineal dependiente de una columna básica de comunicación. Un extenso medio ambiente podría incluso estar relacionado radialmente con un mojón muy poderoso, como una colina central.



Estas dos técnicas parecen resultar algo inadecuadas para la solución del problema metropolitano. Por más que el sistema jerárquico se adapta a algunos de nuestros hábitos de pensamiento abstracto, parecería constituir una negación de la libertad y la complejidad de los vínculos en una metrópoli. Es necesario establecer todas las conexiones en una forma indirecta y conceptual, es decir, llegar hasta una generalidad y volver a algo particular, por más que la generalidad que sirve de puente tenga poco que ver con la verdadera conexión. Se trata de la unidad que se halla en las bibliotecas y, como es sabido, las bibliotecas exigen el uso constante de un voluminoso sistema de referencias mutuas.



La dependencia de un poderoso elemento dominante confiere, por una parte, una sensación mucho más inmediata de relación y continuidad, pero por otra parte se vuelve más complicada a medida que aumenta el tamaño del medio ambiente, puesto que es necesario encontrar un elemento dominante que tenga tamaño suficiente para estar en escala con su tarea y que asimismo tenga suficiente "área de superficie", de modo que todos los elementos secundarios puedan mantener una relación razonablemente estrecha con él. Así, se precisa un gran río, por ejemplo, que dé suficientes rodeos como para que toda la población quede bastante cerca de su curso.

No obstante, se trata con todo de dos métodos posibles y resultaría provechoso investigar su éxito en la unificación de vastos medios ambientes. También la aeronavegación puede simplificar el problema ya que (en términos de percepción) se trata de una experiencia estática y no dinámica, de una ocasión de ver una zona metropolitana casi de un solo vistazo.

Sin embargo, considerando nuestro modo actual de experimentar una vasta zona urbana, resulta más atrayente otra clase de organización, a saber, la de la secuencia o pauta temporal. Se trata de una noción familiar en música, teatro, literatura o danza. Por lo tanto se hace relativamente fácil concebir y estudiar la forma de una secuencia de acontecimientos a lo largo de una línea, como la sucesión de elementos que puede contemplar un viajero en una carretera urbana. Prestando un poco de atención y contando con las herramientas adecuadas esta experiencia podría resultar significativa y bien modelada.

También es posible tratar la cuestión de la reversibilidad, es decir, el hecho de que la mayor parte de las sendas se atraviesa en una y otra dirección. La serie de elementos debe tener una forma sucesiva en uno u otro orden, la cual podría lograrse mediante la simetría en el punto central o en formas más sutiles. Pero el problema de la ciudad sigue planteando dificultades. Las secuencias no sólo son reversibles sino que también se hallan interrumpidas en muchos puntos. Una secuencia esmeradamente establecida que lleve de la introducción, la primera proposición y el desarrollo hasta la culminación y la conclusión

puede resultar un fracaso rotundo si un conductor ingresa directamente en ella en el punto culminante. Por lo tanto, puede ser necesario buscar secuencias que sean interrumpibles al mismo tiempo que reversibles, es decir, secuencias que conserven suficiente imaginabilidad hasta cuando se las interrumpa en diversos puntos, más o menos como ocurre en los folletines de las revistas. Esto podría llevarnos de la clásica forma comienzo-culminación-conclusión a otras formas que se parecerían más a las pautas del jazz, esencialmente interminables y, pese a esto, continuas y variadas.

Estas consideraciones se refieren a la organización a lo largo de una sola línea de movimiento. Una región urbana podría organizarse entonces mediante una red de estas secuencias organizadas, poniéndose a prueba cada una de las formas propuestas para averiguar si cada una de las sendas principales, en cada dirección y desde cada punto de ingreso, posee una secuencia formada de elementos. Esto es concebible cuando las sendas tienen una pauta simple, como la convergencia radial. Se hace más difícil imaginarlas cuando la red es difusa y tiene intersecciones, como ocurre en una parrilla. En este caso las secuencias actúan en cuatro direcciones diferentes en el mapa. Aunque se trata aquí de una escala mucho más delicada, esto se asemeja al problema de la distribución cronológica de un sistema progresivo de luces de tráfico en una red.

Hasta es concebible la posibilidad de componer un contrapunto conforme a estas líneas o de una línea a otra. Así, podría hacerse valer una secuencia de elementos o "melodía" contra una contrasecuencia. Quizás estas técnicas tendrían que aguardar, empero, hasta contar con un auditorio más atento y de espíritu más crítico.

Tampoco este método dinámico, o sea la organización de una red de secuencias formadas, no parece, con todo, lo ideal. El medio ambiente no es tratado como conjunto sino, más bien, como una colección de partes (las secuencias), dispuestas de modo tal que no se opongan entre sí. Intuitivamente, es dable imaginar un modo de crear una pauta *total*, una pauta que sólo paulatinamente se experimentara y



desarrollara mediante experiencias en secuencia, pese a que pudieran estar invertidas e interrumpidas. Aunque se la experimentara como una totalidad, no sería necesario que se tratara de una pauta muy unificada con un centro único o un límite aislador. La cualidad principal sería la continuidad en secuencia, en la que cada parte fluye de la siguiente, es decir, un sentido de interrelación en cualquier nivel o en cualquier dirección. Habría zonas determinadas que cualquier individuo podría sentir u organizar con más intensidad, pero la región sería continua y recorrible mentalmente en cualquier orden. Esta posibilidad es sumamente especulativa y no se nos ocurre ningún ejemplo concreto satisfactorio.

Quizás no puede existir esta pauta de una totalidad. En tal caso, las técnicas ya mencionadas subsisten como posibilidades en la organización de grandes regiones, a saber, la jerarquía, el elemento predominante o la red de secuencias. Con optimismo, estas técnicas sólo exigirían los controles de planeamiento metropolitano que en la actualidad se buscan por otros motivos, pero esto queda por verse.

## El proceso de diseño

Toda zona urbana existente y que funciona posee estructuras e identidad, por más que sólo sea en escasa medida. Jersey City dista mucho del puro caos. De no ser así, resultaría inhabitable. Casi siempre, una imagen potencialmente vigorosa se oculta en la situación misma, como ocurre en las Palisades de Jersey City, su forma peninsular y su relación con Manhattan. Un problema frecuente es el de la remodelación sensible de un medio ya existente, es decir, descubrir y conservar sus imágenes vigorosas, resolver sus dificultades de percepción y, por sobre todo, extraer la estructura y la identidad latentes en la confusión.

En otras ocasiones, el diseñador hace frente al problema de la creación de una nueva imagen, como ocurre cuando se está llevando a cabo una vasta obra de remodelación. Este problema es de particular

importancia en las prolongaciones suburbanas de nuestras regiones metropolitanas, en las que deben organizarse perceptivamente vastas franjas de lo que fundamentalmente constituye un nuevo paisaje. Los rasgos naturales ya no son una guía suficiente en lo tocante a la estructura debido a la intensidad y la escala del desarrollo que se les aplica. Con el actual ritmo de edificación, no queda tiempo para la lenta adaptación de la forma a fuerzas pequeñas e individualizadas. Por lo tanto hemos de depender mucho más que en el pasado del diseño consciente, o sea, de la manipulación deliberada del mundo con fines sensoriales. Aunque cuenta con abundantes antecedentes, representados por ejemplos anteriores de diseño urbano, la tarea debe llevarse a cabo ahora con una escala absolutamente diferente de espacio y tiempo.

Estas modelaciones o remodelaciones deben ser regidas por lo que se podría llamar "plan visual" de la ciudad o la región metropolitana, esto es, una serie de recomendaciones y controles referentes a la forma visual en escala urbana. La preparación de un plan de esta naturaleza podría comenzar con el análisis de la forma actual y la imagen pública de la zona, usando las técnicas que surgen de este estudio y que se detallan en el apéndice B. Este análisis concluiría con una serie de diagramas e informes que representaran las imágenes públicas significativas, los problemas y oportunidades visuales básicos, y los elementos de imagen y las interrelaciones de elementos cuyo carácter fuera crítico, detallándose sus cualidades y posibilidades de cambio.

Mediante el uso de esta base analítica, pero sin limitarse a ella, el diseñador podría proceder a desarrollar un plan visual en escala urbana, cuyo objeto sería fortalecer la imagen pública. Dicho plan podría prescribir la situación o conservación de mojones, el desarrollo de una jerarquía visual de sendas, el establecimiento de unidades temáticas para los distritos o la creación o la clarificación de puntos nodales. Sobre todo, se ocuparía de las interrelaciones de elementos, de su percepción en movimiento y de la concepción de la ciudad como una forma visible total.



Un cambio físico fundamental no se justifica, quizá, sobre esta sola base estética, excepto en ciertos puntos estratégicos. Pero el plan visual podría influir sobre la forma de los cambios físicos que se poducen por otros motivos. Dicho plan debería ajustarse a todos los demás aspectos del planeamiento correspondiente a la región, a fin de convertirse en parte normal e integral del plan inclusivo. Como todas las demás partes de este plan, estaría en un estado continuo de revisión y desarrollo.

Los controles utilizados para lograr la forma visual en la escala urbana podrían ir desde las estipulaciones generales relativas a la distribución en zonas, pasando por el asesoramiento y la influencia persuasiva sobre los diseños privados, hasta el establecimiento de controles estrictos en los puntos críticos y el diseño efectivo de las obras públicas, como las carreteras o los edificios públicos. Estas técnicas no difieren mucho, en principio, de los controles utilizados para el logro de otros objetivos en materia de planeamiento. Probablemente resultará más difícil lograr comprensión del problema y desarrollar la destreza necesaria en materia de diseño que obtener los poderes necesarios, una vez que esté en claro el objetivo. Mucho queda por hacer antes que se justifiquen los controles de largo alcance.

El objetivo final de un plan de esta naturaleza no es la forma física misma sino la calidad de una imagen en la mente. Así, resultará igualmente útil perfeccionar esta imagen mediante adiestramiento del observador, enseñándole a *ver* su ciudad, a observar sus múltiples formas y cómo se ligan entre sí. A los ciudadanos se los podría sacar a la calle, podrían dictarse clases en las escuelas y las universidades y podría convertirse la ciudad en un museo animado de nuestra sociedad y sus esperanzas. Esta educación no sólo podría usarse para desarrollar la imagen de la ciudad sino para reorientar después de un cambio perturbador. El arte del diseño urbano velará sobre un público informado y provisto de espíritu crítico. La educación y la reforma física son partes de un proceso continuo.

Aguzar la atención del observador y enriquecer su experiencia es uno de los valores que puede brindar

el simple esfuerzo por dar forma. En cierto grado, el proceso mismo de remodelación de una ciudad a fin de mejorar su imaginabilidad puede aguzar la imagen, con prescindencia de la destreza o falta de destreza que se ponga de manifiesto en la forma física resultante. Así comienza el pintor aficionado a ver el mundo que lo rodea y el decorador novicio a enorgullecerse de su *living room* y a juzgar los de otros. Por más que este proceso puede volverse estéril si no va acompañado por un control y un juicio creciente, hasta el "embellecimiento" torpe de una ciudad puede ser en sí mismo un elemento intensificador de la energía y la cohesión cívicas.



# 5. Una nueva escala

En el capítulo primero se señaló la naturaleza particular de la percepción de la ciudad y se llegó a la conclusión de que el arte del diseño urbano debe, en consecuencia, ser diferente esencialmente de las otras artes. Se escogió la vividez y la coherencia de la imagen ambiental como condición decisiva para el goce y el uso de la ciudad.

Esta imagen es el resultado de un proceso mutuo entre el observador y lo observado, en que desempeña una función importante la forma física externa sobre la que puede actuar el diseñador. Se distinguieron cinco elementos en la imagen visual y se analizaron detalladamente sus cualidades y relaciones mutuas. Gran parte de los datos utilizados en este análisis proceden de un estudio sobre la forma y la imagen pública en las zonas centrales de tres ciudades norteamericanas. En el curso de estos análisis se desarrollaron métodos de reconocimiento del terreno y muestreo de entrevistas sobre la imaginabilidad.

Si bien la mayor parte de la labor se limitó a la identidad y la estructura de elementos separados, y su modelación en pequeños complejos, la labor estaba orientada hacia una futura síntesis de la forma urbana considerada como pauta total. Un requisito fundamental para el futuro es la imagen clara y comprensiva de la región metropolitana entera. Si se la puede desarrollar, elevará la experiencia de

una ciudad a un nuevo nivel, a un nivel proporcionado a la unidad funcional contemporánea. La organización de la imagen en esta escala implica problemas de diseño absolutamente nuevos.

En la actualidad resultan raros los medios imaginables de gran escala. Pero la organización espacial de la vida contemporánea, la rapidez del movimiento y la velocidad y la escala de la nueva construcción, todo esto hace posible y necesario elaborar estos medios ambientes mediante un diseño consciente. Este estudio señala, por más que sólo lo haga en forma elemental, un enfoque de este nuevo tipo de diseño. La tesis que se sustenta en estas páginas es que un vasto medio urbano *puede* tener forma sensible. Pocas veces se intenta en la actualidad diseñar una forma de esta naturaleza; el problema en su totalidad es descuidado o queda relegado a la aplicación ocasional de principios arquitectónicos o de planeamiento del terreno.

Es evidente que la forma de una ciudad o de una metrópoli no debe exhibir un orden gigantesco y estratificado. Se tratará de una pauta compleja, continua y total, pero intrincada y móvil. Tiene que ser plástica para los hábitos de percepción de millares de ciudadanos, abierta para cambiar de función y significado, y receptiva para la formación de nuevas imágenes. Debe invitar a sus observadores a explorar el mundo.

Es muy cierto que necesitamos un medio que no sólo esté bien organizado sino que asimismo sea poético y simbólico. El medio debe hablar de los individuos y su compleja sociedad, de sus aspiraciones y su tradición histórica, del marco natural y de las funciones y los movimientos complejos del mundo urbano. Pero la claridad de la estructura y la vividez de la identidad son los primeros pasos para el desarrollo de símbolos vigorosos. Al aparecer como un *lugar* notable y consistente, la ciudad podría proporcionar un terreno para la acumulación y la organización de estos significados y asociaciones. En sí mismo, tal sentido del lugar realza todas las actividades humanas que se desarrollan y fomentan la formación de una memoria.

Debido a la intensidad de su vida y al apiñamiento de seres humanos muy dispares, la gran ciudad es un sitio romántico que abunda en detalles simbólicos. Nos resulta al mismo tiempo espléndida y aterradora, "el paisaje de nuestras confusiones", según lo llama Flanagan[21]. Si fuera legible, realmente visible, el miedo y la confusión podrían quedar reemplazados por el deleite ante la riqueza y el vigor de la escena.

En el desarrollo de la imagen, la educación para ver tendrá tanta importancia como la remodelación de lo que se ve. A decir verdad, educación y remodelación constituyen un proceso circular o, mejor dicho, si se lo considera con optimismo, un proceso en espiral, pues la educación visual impulsa al individuo a actuar sobre su mundo visual y esta acción hace que vea con más agudeza aún. Un arte muy desarrollado del diseño urbano está ligado a la creación de un auditorio crítico y atento. Si el arte y el auditorio se desarrollan al mismo tiempo, nuestras ciudades constituirán una causa de regocijo cotidiano para sus millones de habitantes.

# Apéndice A
# Algunas referencias a la orientación

Podemos buscar referencias a la imagen ambiental en muchos lugares: en la literatura antigua y moderna, en libros de viaje o exploración, en relatos periodísticos o en estudios psicológicos y antropológicos. Dichas referencias están por lo general desperdigadas, pero son frecuentes y reveladoras. Si les echamos un vistazo aprenderemos algo en lo tocante a cómo se forman dichas imágenes, cuáles son algunas de sus características y cómo parecen desempeñar una función social, psicológica, estética, y asimismo práctica, en nuestras vidas.

Por ejemplo, a través de las descripciones de los antropólogos deducimos que el hombre primitivo está por lo regular profundamente asociado al paisaje en que vive; distingue y da nombres a sus mínimas partes. Los observadores se refieren a la multitud de nombres de lugares, incluso en tierras deshabitadas, y al extraordinario interés en la geografía. El medio ambiente constituye una parte integrante de las culturas primitivas; la gente trabaja, crea y juega en armonía con su paisaje. Lo más a menudo, se sienten absolutamente identificados con él y están poco dispuestos a dejarlo; el medio ambiente representa, pues, la continuidad y la estabilidad en un mundo inseguro[4, 38, 55, 62]. Los naturales de Tikopia (Islas de Santa Cruz) dicen:



> "La tierra permanece, pero el hombre muere; se debilita y lo entierran allá abajo. Nosotros sólo moramos por un breve lapso, pero la tierra permanece en su sitial."[19]

Ocurre que estos medios ambientes no son tan sólo sumamente significativos sino también que su imagen es una imagen vívida.

Ciertas zonas sagradas pueden llegar a adquirir una carga muy elevada, de modo tal que se produce una poderosa concentración de atención, una sutil diferenciación de partes y una gran densidad de nombres. Es evidente que la Acrópolis de Atenas, saturada por una larga historia cultural y religiosa, fue asignada y parcelada por los dioses un pedacito tras otro, casi piedra por piedra, haciendo extremadamente dificultosas las renovaciones. El Emily Gap, una pequeña garganta de 90 metros de largo por 27 metros de ancho en la cadena MacDonnell de Australia central es, para los aborígenes, una verdadera galería de sitios legendarios[72]. En Tikopia, la Marae, un espacio claro sagrado en la selva, era utilizado ritualmente una sola vez por año. Estaba constituido por un pequeño rectángulo, pero contenía veinte puntos con nombres establecidos[19]. En el caso de culturas más desarrolladas puede ocurrir que una ciudad entera sea sagrada, como Meshed en Irán o Lhasa en el Tibet[16, 68]. Estas ciudades están llenas de nombres y recuerdos, de formas distintivas y lugares santos.

Nuestra imagen ambiental es también una parte fundamental de nuestro instrumental para la vida, pero para la mayoría de las personas es posiblemente mucho menos vívida y particular en la actualidad. En un reciente relato fantástico, el escritor inglés C. B. Lewis imagina que ha penetrado en la mente de una mujer y que se mueve en su imagen del mundo exterior[43]. Hay una luz gris, pero nada que merezca el nombre de firmamento. Hay unas difusas formas verdosas que parecen burbujas, exentas de anatomía, que el protagonista del relato observa y llega por último a reconocer como árboles. Debajo hay una sustancia blanda, de un mortecino color de hierba, pero sin briznas separadas. Cuanta más atención pone al observar, más vago y esfumado se torna todo.

La imagen ambiental tiene como función original la de permitir la movilidad dirigida a un fin. Un mapa correcto puede llegar a ser cuestión de vida o muerte para una tribu primitiva, como ocurrió cuando los luritcha de Australia central, expulsados de su territorio por cuatro años de sequía, logran sobrevivir merced a la exactitud de la memoria topográfica de los más ancianos[55]. Éstos, a través de la experiencia adquirida años atrás y de las instrucciones dadas por sus abuelos, conocían la cadena de diminutos pozos de agua que les permitió ir a través del desierto hasta llegar a lugar seguro. El valor de la capacidad para distinguir las estrellas, las corrientes o los colores del mar es evidente en el caso del navegante de los Mares del Sur, pues cuando zarpa para dar con su exigua meta hace una apuesta con la muerte. Un conocimiento de esta naturaleza permite la movilidad, la cual, por su parte, puede hacer posible un mejor nivel de vida. Por ejemplo, en Puluwat (Islas Carolinas) había una famosa escuela de navegación. Y debido a la enseñanza que en ella se les impartía, los naturales de Puluwat eran piratas, pudiendo hacer incursiones entre las islas dentro de un vasto círculo.

Por más que estas capacidades puedan parecernos carentes de importancia en la actualidad, vemos las cosas bajo una luz diferente cuando tomamos en consideración los casos de aquellos seres humanos que, debido a lesiones cerebrales, han perdido la facultad de organizar su contorno [15, 47, 51]. Esos individuos pueden ser capaces de hablar y pensar racionalmente y hasta de reconocer objetos sin dificultad, pero en cambio no pueden estructurar sus imágenes en un sistema coherente. No son capaces de volver a sus propios cuartos cuando han salido de ellos y tienen que vagar irremediablemente hasta que alguien los lleve a su casa o hasta dar con algún detalle familiar. El movimiento de propósito sólo se logra mediante una compleja memorización de secuencias de detalles distintivos, tan poco espaciados que el detalle siguiente se halla siempre casi contiguo al mojón precedente. Los sitios identificados normalmente por muchos objetos en contexto sólo pueden ser reconocibles en virtud de un determinado símbolo



distintivo e independiente. Un individuo reconoce un cuarto por un pequeño signo, en tanto que otro distingue una calle por los números de los tranvías. Si se desordenan los símbolos, el individuo está perdido. En conjunto, la situación se asemeja, en forma curiosa, a lo que hacemos cuando nos encontramos en una ciudad desconocida. No obstante, en el caso de lesiones cerebrales la situación es inevitable, siendo manifiesta su significación práctica y emotiva.

El terror a perderse procede de la necesidad de que un organismo móvil se oriente en su contorno. Jaccard cita un caso de aborígenes africanos desorientados[37]. Sobrecogidos de pánico, se precipitaron desatinadamente al monte. Witkin[81] habla de un piloto experimentado que perdió su orientación de la vertical y describía el fenómeno como la experiencia más terrorífica de toda su vida. Muchos otros autores[5, 52, 76], al describir el fenómeno de desorientación temporal en la ciudad moderna, se refieren a la correlativa emoción de desazón. Binet menciona el caso de un individuo que ponía atención en llegar a un determinado andén de ferrocarril en Lyon cuando viajaba desde París porque, si bien esto le resultaba menos conveniente, dicho andén coincidía con su imagen —errónea, dicho sea de paso— sobre el lado de Lyon que daba hacia París[5]. Otro individuo sintió una leve sensación de mareo durante toda su estada en un pueblecillo como consecuencia de la persistencia de una orientación errónea. En muchas fuentes se atestigua la desagradable tenacidad de una organización inicial incorrecta del medio ambiente[23]. Por otra parte, señala Brown que en la situación sumamente artificial y aparentemente neutral de un laberinto de laboratorio, los individuos desarrollaban afecto hacia señales tan sencillas como un tablón, al cual lo reconocían como familiar[8].

Hallar el camino es la función original de la imagen ambiental y la base sobre la que es posible que se hayan fundado sus asociaciones emotivas. Pero la imagen no sólo es válida en este sentido inmediato en que sirve como mapa para la dirección del movimiento; en un sentido más amplio puede cumplir la función de contexto general dentro del cual el individuo puede actuar o al que puede asociar su cono-

cimiento. En este sentido, se parece a un conjunto de creencias o de costumbres sociales, pues constituye un organizador de hechos y posibilidades.

El paisaje diferenciado puede exhibir simplemente la presencia de otros grupos o lugares simbólicos. Al referirse a la agricultura en las islas Trobriand, cerca de la costa de Nueva Guinea, Malinowski describe las altas arboledas que se yerguen por arriba de los matorrales y claros de la selva y que indican la existencia de aldeas o de grupos de árboles que son tabúes[46]. En forma análoga, altos campanarios señalan la ubicación de los pueblos a lo largo de la chata llanura veneciana, y los elevadores de grano, las poblaciones del Medio Oeste norteamericano.

La imagen ambiental puede ir más lejos y actuar como organizadora de la actividad. Así, en la isla de Tikopia había diversos lugares tradicionales de descanso en un sendero que la gente usaba para ir y volver de su trabajo cotidiano[19]. Dichos puntos daban forma al "viaje" diario. En la Marae sagrada de esta isla, pequeño claro repleto de nombres de lugares, la minuciosidad en la distinción de los diversos puntos era un rasgo básico de los rituales complejamente organizados. En Australia central, como los héroes legendarios de los aborígenes recorrieron determinados caminos del "tiempo onírico", estas vías constituyen una parte importantísima de la imagen del paisaje y los aborígenes se sienten seguros al ir por ellas[53]. En su novela autobiográfica, Pratolini da un notable ejemplo de personas que en sus recorridas diarias persistían en seguir calles que ya no existían y que sólo eran rutas imaginarias a través de un sector demolido de Florencia[56].

En otros casos, los actos de diferenciar y modelar el medio ambiente pueden constituir una base para la ordenación del conocimiento. Rattray se refiere con gran admiración a los médicos hechiceros de los ashantis, que se esfuerzan por conocer por su nombre cada planta, animal e insecto que hay en sus bosques, así como por comprender las propiedades espirituales de cada uno de ellos. Estos médicos hechiceros son capaces de "leer" sus bosques como si se tratara de un complejo documento que se despliega constantemente[61].



Asimismo, el paisaje desempeña una función social. El medio ambiente con sus denominaciones, familiar para todos, proporciona material para recuerdos y símbolos comunes que ligan al grupo y le permiten comunicarse entre sus miembros. El paisaje actúa como un vasto sistema mnemotécnico para la retención de la historia y los ideales colectivos. Porteus niega que las tribus arunta de Australia posean una particular capacidad memorística, por más que pueden repetir largos relatos tradicionales. Cada detalle del terreno es la clave de un mito y cada escenario promueve el recuerdo de su cultura común[55]. Maurice Halbwachs dice otro tanto en lo tocante al París moderno, cuando observa que el escenario físico estable, la memoria colectiva de los parisinos, constituye una poderosa fuerza que los vincula entre sí y les permite comunicarse[34].

La organización simbólica del paisaje puede contribuir a aliviar el medio, a establecer una relación emocionalmente segura entre los seres humanos y su medio ambiente total. Una cita relativa a los luritchas de Australia central servirá para aclarar este punto.

> Para todo niño luritcha, nacido a la sombra de estas enormes y extrañas rocas, lo bastante grandes como para dejar estupefacto al hombre blanco cuyos ojos han visto muchas maravillas, las leyendas que las identifican con la historia de su propio pueblo deben resultarle una fuente de gran alivio. Si estas grandes rocas surgieron tan sólo para señalar los viajes de sus propios espíritus ancestrales, establece una relación familiar con ellas. Las leyendas y los mitos son algo más que cuentos que se cuentan para pasar las horas de oscuridad: son parte de los medios con que el salvaje se fortalece contra el miedo ante lo imponente y lo desconocido. Naturalmente atormentada como está la mente del hombre primitivo por los temores que son producto de la soledad, poco tiene de asombroso que se aferre a la idea de que esta naturaleza vasta e indiferente, cuando no hostil, conmemora con muchos de sus rasgos más notables su historia tribal, estando sometida a su control mediante la práctica de la magia[55].

Incluso en situaciones menos solitarias o amedrentadoras se halla una agradable sensación de fami-

liaridad o propiedad en un paisaje que se reconoce. Los esquimales netsilik exponen esta idea a su modo: "estar rodeado por el olor de las cosas de uno".

En realidad, el mismo acto de nombrar y diferenciar el medio ambiente lo vivifica y aumenta así la profundidad y la poesía de la experiencia humana. En el Tibet, los pasos llevan nombres como "La dificultad del buitre" o el "Paso de la daga de hierro", los cuales no sólo son sumamente descriptivos sino que constituyen asimismo evocaciones poéticas de partes de la cultura tibetana[3]. Un antropólogo hace el siguiente comentario sobre el paisaje arunta:

> Nadie que no lo haya experimentado puede apreciar la vívida realidad de los mitos. Todo el territorio que recorrimos estaba constituido aparentemente por nada más que montecillos de mulga, y unos cuantos esteros de goma, una cadena alta o baja aquí o allá, o bien algunas llanuras abiertas, pese a lo cual era el escenario de una multitud de acciones en la historia aborigen... Tan vívidos son los relatos que el investigador tiene la sensación de que se trata de una región habitada y de mucha actividad, llena de gente que va y viene[54].

Si bien en la actualidad podemos contar con formas más organizadas para referirnos a nuestro medio ambiente —con el uso de coordenadas, sistemas de numeración o nombres abstractos—, a menudo nos falta esta propiedad de concreción vívida, de forma inconfundible[40]. Wohl y Strauss dan muchos ejemplos del esfuerzo que hace la gente para dar con un símbolo estenográfico físico para la ciudad en que viven, con el objeto por una parte de organizar sus impresiones de ella, y por la otra, de desempeñar sus actividades de cada día[82].

La sensación y el valor de un medio ambiente transformable en imágenes están bien sintetizados en la conmovedora descripción que hace Proust (en *Du Coté de chez Swann*) del campanario de la iglesia de Combray, donde el autor pasó muchos veranos en su infancia. Este segmento del paisaje no sólo simboliza y ubica la ciudad sino que participa profundamente de cada actividad diaria y perdura en su espíritu como una aparición que, ya mayor, sigue buscando:



> "Había que volver siempre al campanario, siempre a él, que dominaba todo lo demás, rematando las casas con un pináculo inesperado"[57].

### Tipos de sistemas de referencia

Estas imágenes pueden ser organizadas de diferentes maneras. Puede haber un sistema de referencia abstracto y generalizado, a veces explícito y que otras veces es más bien un modo habitual de referirse a las ubicaciones o relaciones de rasgos. Los chukchees de Siberia distinguen veintidós direcciones de brújula, tridimensionales y en relación con el Sol. Entre ellas figuran el zenit y el nadir, la medianoche (norte) y el mediodía (sur), todas las cuales son fijas, aparte de dieciocho más que son determinadas por las posiciones del Sol en diversas horas del día y la noche, por lo cual cambian según las estaciones. Este sistema es de suficiente importancia como para controlar la orientación de todos los dormitorios[6]. Los viajeros micronesios del Pacífico utilizaban un sistema preciso de dirección, el cual no era simétrico, empero, sino que estaba en relación con las constelaciones y las direcciones de las islas. El número de orientaciones llegaba hasta 28 o 30[18].

El sistema utilizado en la China septentrional, en las llanuras, es estrictamente regular. Tiene hondas referencias a la magia; se equipara al norte con el negro y el mal, y al sur con el rojo, la alegría, la vida y el Sol. Este sistema controla muy rigurosamente la posición de todos los objetos religiosos y las estructuras permanentes. En realidad, la "aguja que apunta al sur", invención china, no estaba destinada fundamentalmente para la navegación marítima sino para la orientación de los edificios. Tal predominio ejerce este sistema, que la gente del campo, en esta tierra llana, da las direcciones por puntos de brújula y no mediante referencias a la derecha o la izquierda, como nos resultaría natural a nosotros. El sistema organizador no se centra en el individuo, moviéndose y girando con él, sino que es fijo, universal y exterior a la persona[80].

Al referirse a un objeto, los aruntas de Australia

dan habitualmente su proximidad, orientación y su visibilidad con referencia al orador. Por su parte, un geógrafo norteamericano presentó en una ocasión una monografía sobre la necesidad de orientación en relación con nuestros cuatro puntos cardinales y tuvo la sorpresa de descubrir a través de su auditorio que para muchos habitantes de ciudades, acostumbrados a orientarse en relación con rasgos urbanos notables, esto no constituye ninguna necesidad. El geógrafo, por su parte, se había criado en medio del campo, a la vista de montañas[52]. Para el esquimal o el habitante del Sahara, las direcciones constantes pueden ser reconocidas a través de los vientos reinantes o de las formaciones de arena o nieve que son productos de dichos vientos y no a través de los cuerpos celestes[37].

En ciertas partes del África la dirección clave suele estar dada por la dirección hacia el territorio en que se vive, en vez de ser una dirección abstracta y constante. Así, Jaccard cita el caso de un campamento conjunto de diversas tribus, las cuales espontáneamente se agruparon en sectores que apuntaban hacia sus respectivos territorios[37]. Más adelante, menciona el caso de viajantes de comercio franceses que operan en diversas ciudades que les son desconocidas. Estos viajantes sostienen que prestan poca atención a los nombres o los mojones y que se limitan a llevar un registro mental continuo del camino de retorno a la estación de ferrocarril, al cual recurren no bien han cumplido su tarea. Para dar otro ejemplo, los montículos funerarios de Australia están modelados con referencia a la dirección hacia el centro totémico del individuo, o sea su hogar espiritual[72].

La isla de Tikopia constituye un ejemplo de otro tipo de sistema que no es universal ni egocéntrico ni está dirigido hacia un punto de base sino que está vinculado a un borde determinado en el paisaje. La isla es bastante pequeña, de modo que sólo rara vez está uno sin ver o por lo menos oír el mar, y los isleños utilizan las expresiones *isla adentro* y *hacia el mar* para toda clase de referencias espaciales. Una hacha que está en el piso de una casa es localizada de esta manera, y Firth relata haber oído que un hombre le decía a otro: "Tienes una salpicadura



de barro en tu mejilla que da hacia el mar." Esta pauta de referencias es tan poderosa, que a los isleños les resulta difícil concebir cualquier superficie de tierra verdaderamente grande. Las aldeas se suceden a lo largo del borde de la playa, y los términos tradicionales de orientación hacen referencia única y exclusivamente a "la aldea siguiente" o a la subsiguiente, y así sucesivamente. Se trata de una serie unidimensional de referencias sencillas[19].

A veces el medio ambiente no está organizado por un sistema general de direcciones sino por uno o más focos intensivos, hacia los cuales parecen "apuntar" las demás cosas. En Meshed (Irán) se atribuye un carácter sagrado sumo a cuanto objeto está próximo al altar central, incluso al polvo que cae sobre el recinto. El punto elevado en el acceso a la ciudad, que es desde donde el viajero ve por primera vez esta mezquita, es importante por sí mismo y en el interior de la ciudad lo correcto es hacer una reverencia cuando se cruza alguna calle de las que llevan al altar. Este foco sagrado polariza y organiza toda la zona circundante[16]. Esto es comparable a la costumbre de hacer una genuflexión cuando, en una iglesia católica romana, se cruza el eje del altar, que orienta el interior de la iglesia.

La ciudad de Florencia estaba organizada en esta forma en sus siglos de grandeza. En aquellos días, las descripciones y las referencias a direcciones se hacían en términos de los *canti,* es decir, los puntos focales, constituidos por cosas tales como loggias, luces, escudos de armas, tabernáculos, casas de familias importantes y tiendas conocidas, en particular boticas. Sólo más tarde se asociaron los nombres de los *canti* a las calles, que ulteriormente fueron regularizadas y marcadas con señales en 1785. La numeración progresiva de las casas se introdujo en 1808 y la ciudad pasó entonces al sistema de referencia por vías[11].

Imaginar y referirse por distritos o barrios fue muy frecuente en ciudades más antiguas, donde los barrios y sus poblaciones eran relativamente estables, aislados y característicos. En la Roma imperial, las direcciones se daban exclusivamente por pequeños distritos circunscritos. Es de suponer que, llegando

al barrio, uno podía dar con la dirección precisa que buscaba mediante el pedido personal de información al respecto[35].

El paisaje puede estar modelado por las líneas de movimiento. En el caso de los aruntas, de Australia, el territorio entero está organizado mágicamente por una verdadera red de sendas míticas que ligan una serie de "países" totémicos aislados o feudos totémicos y dejan en el intermedio zonas desoladas. Normalmente sólo existe un recorrido acertado hasta el almacén sagrado que contiene los objetos totémicos; y Pink se refiere al caso del largo desvío que hizo uno de sus guías para llegar en debida forma a un lugar sagrado[54].

Jaccard habla de un célebre guía africano en el Sahara, el cual podía seguir hasta el más leve rastro, y para quien todo el desierto era una red de senderos. En un caso siguió penosamente las continuas vueltas del camino apenas marcado, pese a que su destino le era claramente visible a través del desierto. Esta actitud era habitual porque a menudo las tormentas y los espejismos hacían poco seguros los mojones distantes[37]. Otro autor se refiere al *Medjbed* del Sahara, es decir, la vía transcontinental que se extiende centenares de kilómetros por la tierra vacía, yendo de un pozo de agua a otro, marcada la ruta por pilas de piedras en los puntos de cruce. Perderla puede significar la muerte. Habla de la vigorosa personalidad, del carácter casi sagrado que adquiere esta huella[24]. En un paisaje completamente diferente, en la selva africana, que aparentemente es impenetrable, la maraña está cortada por senderos de elefantes, que los aborígenes recuerdan y cruzan como nosotros podemos recordar y cruzar las calles de nuestras ciudades[37].

En su descripción de Venecia, Proust da un vívido ejemplo de la sensación de un sistema de referencias de vías:

> "Mi góndola seguía el curso de los canales pequeños; como la mano misteriosa de un genio que me guiara a través del laberinto de esta ciudad oriental, parecían, a medida que yo avanzaba, ir abriéndome un camino a través del corazón de un barrio populoso que hendían,



> dividiendo con una leve fisura, abierta arbitrariamente, las altas casas con sus diminutas ventanas moriscas; y como si el guía mágico hubiera ido llevando una bujía en su mano y estuviera alumbrándome el camino, no dejaban de arrojar ante ellas un rayo de sol al que le abrían un sendero"[58].

En sus experimentos con individuos puestos con los ojos vendados en un laberinto para los pies, Brown comprobó que incluso en esta situación muy restringida, los individuos parecían usar por lo menos tres diferentes tipos de orientación, a saber: la memorización de la secuencia de movimientos, por lo común difícil de reconstruir, excepto en secuencia correcta; una serie de mojones (tablones, fuentes de sonido, rayos de luz que daban calor), los cuales identificaban las localidades; y un sentido general de orientación en el espacio del recinto (por ejemplo, la solución podría ser representada en imagen como un movimiento general alrededor de los cuatro costados de la habitación, con dos excursiones al interior)[8].

## Formación de la imagen

La creación de la imagen ambiental es un proceso bilateral entre observador y observado. Lo que él ve se basa en la forma exterior, pero la manera como interpreta y organiza esto, y cómo orienta su atención, influye a su vez en lo que ve. El organismo humano es sumamente adaptable y flexible, y diferentes grupos pueden tener imágenes sumamente diferentes de la misma realidad exterior.

Sapir presenta un interesante ejemplo de este foco diferencial de atención en el idioma de los paiutes meridionales. Tienen términos separados en su vocabulario para rasgos topográficos tan precisos como un "punto de terreno llano en montañas rodeadas por arrecifes", una "pared de cañón que recibe la luz del Sol" o bien "terreno ondulado cortado por varios cerros pequeños". Estas referencias tan precisas a la topografía son necesarias para situar claramente los puntos de una gran región semiárida. Sapir pasa

luego a señalar que el vocabulario indio característico no contiene la palabra genética "hierbas" sino que posee términos separados para estas fuentes de alimentación y medicina, tratándose de términos que en el caso de cada especie diferencian si el espécimen está crudo o cocido, al igual que su color y etapa de crecimiento; del mismo modo que en inglés o castellano se distingue entre ternero, vaca, toro, carne de ternera y carne de vaca. Por otra parte, menciona también el caso de una tribu india ¡cuyo vocabulario no distingue entre el Sol y la Luna![66]

Los aleutas no tienen nombres aborígenes para los grandes rasgos verticales de su paisaje, para las cadenas de montañas, los picos, volcanes y otros elementos semejantes. En cambio, hasta el más pequeño rasgo ácueo horizontal —arroyo, arroyuelo o charca— lleva su nombre propio. Puede suponerse que esto se debe a que los diminutos cursos de agua constituyen los rasgos ambientales que son de importancia decisiva en las travesías[26]. La atención de los esquimales netsilik parece concentrarse también en los rasgos ácueos. En un grupo de doce bosquejos de mapas ejecutados por los aborígenes para Rasmussen, hay 532 nombres de lugares indicados por lo dibujantes. De éstos, 498 designan islas, costas, bahías, penínsulas, lagos, corrientes o fiordos. Dieciséis se refieren a colinas o montañas y sólo 18 hacen referencia a rocas, hondonadas o puntos de instalación humana[60]. Yung hace una interesante referencia a un geólogo diestro que pudo marchar sin titubeos a través de brumoso territorio alpino mediante el único expediente de reconocer el modelado del tipo geológico de las rocas visibles[83].

Otro centro de atención, bastante inusitado, es el reflejo del cielo. Stefánsson dice que en el Ártico las nubes bajas de color uniforme reflejan el mapa de la tierra abajo, siendo negras las que están por arriba del agua de mar, blancas si están por arriba del hielo marítimo, algo más oscuras si sobre hielo terrestre maculado, y así sucesivamente. Esto resulta de gran valor al atravesar bahías amplias en las que los rasgos sobresalientes están bajo el horizonte[73]. Estos reflejos del cielo son usados corrientemente en los Mares del Sur, no sólo para localizar una isla debajo



del horizonte sino incluso para identificarla por el color y la forma del reflejo. La lectura del muy creciente libro de Gatty sobre la navegación puede dar una idea de la gran variedad de formas con que se cuenta como medios de orientación[23].

Estas diferencias culturales pueden extenderse no sólo a los rasgos que reciben atención sino también al modo en que se los organiza. Las Islas Aleutas no tienen un nombre genérico en el idioma nativo porque los aleutas no reconocen lo que a nosotros nos parece unidad obvia de la cadena[17]. Los aruntas agrupan las estrellas en forma absolutamente diferente de la nuestra, poniendo con frecuencia estrellas brillantes y próximas en diferentes grupos, en tanto que relacionan otras débiles y distantes[45].

Por otra parte, nuestro mecanismo perceptivo es tan adaptable, que todo grupo humano puede diferenciar las partes de su paisaje y puede percibir y dar significado a los detalles significativos.

Esto ocurre con prescindencia del grado de indiferenciación que dicho mundo pueda tener para el observador de afuera. Lo dicho es válido para el interminable matorral gris de mulga que forma parte del paisaje australiano, para la tierra llana y cubierta de nieve de los esquimales, en la que se pierde incluso la distinción entre tierra y mar, o para las brumosas y cambiantes Islas Aleutas o el océano abierto "sin rastro" de los navegantes polinesios.

Dos grupos primitivos desarrollaron una ciencia del rumbo a seguir y la geografía que recién en tiempos próximos ha sido superada por la cartografía occidental. Se trata de los esquimales y de los navegantes de los Mares del Sur. Los esquimales están en condiciones de trazar, espontáneamente, mapas utilizables que abarcan territorios de a veces 700 a 800 kilómetros en una dimensión. Se trata de una proeza de la que pocos son capaces en cualquier parte, sin referencia previa a mapas ya trazados.

En forma análoga, los diestros navegantes de las Islas Carolinas, en el Pacífico, poseen un sistema detallado de direcciones de navegación que está cuidadosamente relacionado con las constelaciones, situaciones de islas, vientos, corrientes, posiciones del sol y direcciones de las olas[18, 44]. Arago señalaba que

en una ocasión un famoso piloto le hizo una representación de todas las islas del archipiélago mediante granos de maíz, marcando sus posiciones relativas, dándole el nombre de cada una e indicándole la accesibilidad y los productos de todas ellas. ¡Este archipiélago tiene unos 2400 kilómetros de este a oeste! Además, hizo una brújula con bambú y le indicó los vientos reinantes, las constelaciones y las corrientes que a él le servían para orientarse.

Estas dos culturas que han producido semejantes triunfos en materia de capacidad de abstracción y de atención perceptiva tienen dos rasgos en común, a saber: en primer término, sus medios ambientes de nieves o agua carecen fundamentalmente de características notables o, mejor dicho, sólo poseen características que se pueden diferenciar con sutileza; y en segundo término, ambos grupos han estado obligados a la movilidad. Para poder sobrevivir, el esquimal debe trasladarse de acuerdo con las estaciones, pasando de un tipo de caza a otro. Los mejores navegantes de los Mares del Sur no procedían de las fértiles islas altas sino de las diminutas islas bajas, en las que los recursos naturales eran escasos y siempre estaba cercana la amenaza de la hambruna. Los tuaregs nómades, en el Sahara desierto, constituyen un grupo análogo y poseen una destreza casi igual. Por otra parte, Jaccard señala que los aborígenes africanos, de hábitos agrícolas sedentarios, se pierden con facilidad en sus propias selvas[37].

## La función de la forma

No obstante haber dicho ya tanto sobre la flexibilidad y la adaptabilidad de la percepción humana, debemos agregar ahora que la configuración del mundo físico también desempeña su papel. El hecho mismo de que la navegación diestra surgiera en medios ambientes que parecerían ser difíciles de percibir, indica la influencia de estas formas exteriores.

La capacidad para distinguir y orientarse en estos medios resistentes no se ha logrado sin esfuerzo. El



conocimiento estaba por lo común limitado a especialistas. Los informantes de Rasmussen que trazaron sus mapas eran jefes; muchos otros esquimales eran incapaces de hacerlos. Cornetz observa que sólo había una docena de guías buenos en toda la parte meridional de Túnez[13]. En la Polinesia, los navegantes constituían la clase gobernante. El conocimiento se trasmitía de padres a hijos y existía, como ya se mencionó, una escuela oficial para la enseñanza de esta disciplina en la isla de Puluwat. Era costumbre que los navegantes comieran rancho aparte, hablando constantemente de direcciones y corrientes. Esto recuerda a aquellos pilotos del río Mississippi que describe Mark Twain, los cuales discutían constantemente y recorrían el río de arriba abajo, manteniendose así precavidos de los traicioneros y cambiantes mojones de éste[77]. Por admirable que sea esta técnica, dista algo de constituir una relación fácil y familiar con el medio ambiente. Los viajes marítimos de los polinesios iban acompañados evidentemente por auténtica ansiedad, estando una formación náutica corriente constituida por una larga hilera de canoas de frente para ayudar a encontrar tierra. Para dar otro ejemplo, entre los aruntas de Australia sólo los ancianos pueden guiar de un pozo de agua a otro o ubicar acertadamente el sendero sagrado que corresponde entre los matorrales de mulga. Difícilmente podría plantearse el problema en la bien diferenciada isla de Tikopia.

Contamos con frecuentes descripciones de guías nativos que pierden la orientación en contornos sin rasgos distintivos. Strehlow describe sus inútiles idas y venidas durante horas en los matorrales australianos de mulga, pese a ir acompañado por un nativo experimentado, el cual reiteradamente trepaba a los árboles, esforzándose por darse cuenta de su posición mediante la observación de distantes mojones[75]. Jaccard refiere trágicos casos de tuaregs perdidos[37].

En el otro extremo de la escala hay cualidades visuales en determinados rasgos del paisaje que los convierten en motivos inevitables de atención, a pesar del poder selectivo de la vista. Lo más a menudo, la sacralidad se concentra en los rasgos naturales más notables, como es el caso del vínculo entre los dioses

de los ashantis y los grandes lagos y ríos o bien el de la común reverencia ante las grandes montañas. Así, hay en Assam una famosa colina que es el sitio legendario de la muerte del Buda. Waddell la describe como escarpada y pintoresca, levantándose directamente desde una llanura con la que está en marcado contrastre. Este autor señala luego que la colina era venerada por los aborígenes desde mucho antes y que se ha tornado sagrada asimismo por los brahmanes y los mahometanos[78].

Por causas físicas, la gran montaña de la isla de Tikopia constituye el rasgo organizador central. Es el punto culminante de la isla, tanto sociológica como topográficamente, siendo el lugar de descenso de los dioses. Señala la situación del terruño desde mar adentro y tiene una aureola de sobrenatural. Como la cresta rara vez es limpiada y plantada con taro, hay en ella una flora peculiar que no se encuentra más abajo, y esto refuerza el interés particular del lugar[19].

De vez en cuando, un paisaje puede estar tan fantásticamente diferenciado que se impone a la atención. Kawaguchi describe en los siguientes términos las márgenes de un río próximo al largo Kholgyal, en el Tibet:

> "Las rocas se apilaban aquí y allá, unas amarillas y otras carmesíes, azules, verdes o purpúreas... las rocas resultaban sencillamente fantásticas, siendo unas agudas y angulares y sobresaliendo otras sobre el río. La ribera más próxima... estaba llena de rocas de formas extravagantes y cada una de ellas tenía su nombre... todas eran objetos de veneración para la gente en común"[39].

Para dar un ejemplo más modesto, en años sucesivos se han trazado mapas de los territorios defendidos por pájaros que anidan en un prado. Estos territorios muestran vastas fluctuaciones y reorganizaciones, como podría esperarse debido a su ocupación por diferentes individuos. Pero ciertos límites de cercas o matorrales, muy marcados perceptiblemente, permanecen estables a través de los cambios[50]. Se sabe que las aves migratorias, que avanzan en una dirección general por un amplio frente, dirigen



su vuelo y siguen "líneas rectoras" principales, esto es, bordes formados por características topográficas, como las costas del mar. Hasta las mangas de langostas, que mantienen su cohesión y dirección en relación con el viento, se desorganizan y esparcen cuando pasan por superficies de agua sin rasgos distintivos.

Suele ocurrir que otros rasgos no sólo son perceptibles y diferenciables sino que hasta poseen una "presencia", una especie de animación o de realidad particularmente vívida que es sentida por individuos que pertenecen a culturas absolutamente diferentes. Kawaguchi se refiere a una montaña sagrada en el Tibet, a la que vio por primera vez "sentada con un aire de gran solemnidad" y la compara con su propio Buda Vairochana, flanqueado por Bodhisattvas[39].

Una experiencia semejante, más próxima a nosotros, fue la del impacto original de determinada escarpa en el Sendero de Oregón:

> "...cuando la partida que iba al oeste hubo traspuesto los riscos, una ola de estupefacción la inundó... Gran número de observadores descubrieron faros, hornos de cal, el capitolio de Washington, Beacon Hill, torres para perdigones, iglesias, agujas, cúpulas, calles, talleres, almacenes, depósitos, parques, plazas, pirámides, castillos, fuertes, pilares, bóvedas, minaretes, templos, castillos góticos, fortificaciones "modernas", catedrales francesas, castillos del Rin, torres, túneles, pasadizos, mausoleos, un templo de Belo y jardines colgantes... A primera vista las rocas tenían la apariencia de ciudades, templos, castillos, torres, palacios y de todas las variedades de estructuras grandes y magníficas... espléndidos edificios, como bello mármol blanco, trabajados en los estilos de todos los tiempos y países..."[69].

Muchos observadores son mencionados para señalar la impresión general y avasalladora producida por estas formaciones geológicas especiales.

Por lo tanto, al par que indicar la flexibilidad de la percepción humana, hay que agregar que la forma física exterior desempeña un papel de igual importancia. Hay medios ambientes que incitan o rechazan la atención, que facilitan o resisten la organización o diferenciación. Se trata de algo análogo a la facilidad

o dificultad con que el adaptable cerebro humano puede recordar materiales asociados o desvinculados.

Jaccard menciona diversos "sitios clásicos" en Suiza donde las personas son constantemente incapaces de mantener la dirección[36]. Peterson observa que la organización de su imagen de Minneapolis sufre sintomáticamente un descalabro cada vez que el enrejado de las calles cambia de orientación[52]. Trowbridge llega a la conclusión de que la mayoría de las personas es incapaz de señalar ciudades distantes de Nueva York sin cometer graves errores, pero que Albany constituye una excepción, ya que está ligada visiblemente por el río Hudson[76].

En Londres se construyó hacia 1695 un pequeño barrio conocido con el nombre de Seven Dials, el cual constaba de siete calles que convergían en una confluencia circular en la que había una columna dórica con siete relojes de sol, cada uno de los cuales daba a una de las calles que de allí irradiaban. Gay se refiere a la turbadora forma de este sector en su *Trivia*, si bien da a entender que sólo el campesino, el extranjero estúpido, podría ser engañado por ella[25].

Malinowski traza una distinción tajante entre el paisaje volcánico diferenciado de Dobu y los Amphletts en las islas D'Entrecasteaux, cerca de Nueva Guinea, en oposición con las monótonas islas de coral de las Trobriands. Estos grupos de islas están conectados por expediciones de comercio regulares, y la concentración de significado mítico en la zona de Dobu, al igual que las reacciones de los trobriandeses ante este paisaje volcánico reducible a imagen, es descrita en sus páginas. Refiriéndose al viaje desde las Trobriands hasta Dobu, dice Malinowski:

> "La franja de tierra baja que circunda la laguna de Trobriand en una vasta extensión, se esfuma y disuelve en la bruma, y ante ella las montañas del sur se yerguen más y más... La más próxima de ellas, Koyatabu, una esbelta pirámide algo inclinada, constituye un faro de suma atracción que guía a los marinos que van hacia el sur... En uno o dos días estas nebulosas formas incorpóreas asumirán lo que para los trobriandeses resultan modelados maravillosos y volúmenes enormes. Van a rodear a los mercaderes de Kula con sus sólidos muros de roca escarpada y selva verde... Los trobriandeses navegarán por profundas bahías sombreadas... debajo de las aguas transparentes un mundo maravilloso de coral, peces y algas multicolores se desplegará... también encontrarán maravillosas piedras pesadas y compactas de diversas formas y colores, en tanto que en su tierra la única piedra es el insípido coral muerto, de color blanco... aparte de muchos tipos de granito, basalto y toba volcánica, muestras de obsidiana negra, con su borde afilado y su sonido metálico, y sitios llenos de ocre rojo y amarillo... De este modo el paisaje que hay ahora ante ellos es una especie de tierra prometida, un país del que se habla en un tono casi de leyenda"[46].



En forma análoga, por más que los caminos del "tiempo onírico" de Australia pasan en todas las direcciones por un terreno que es gran parte llanura de mulga, con todo los emplazamientos de los campamentos legendarios, los nodos de la historia sagrada y la atención, parecen estar casi totalmente concentrados en dos regiones de paisaje diferenciado, a saber, las cadenas de escarpas de McDonnell y Stuart.

Al lado de estas comparaciones de paisajes primitivos podemos poner la comparación que traza Eric Gill entre Brighton, la ciudad de Inglaterra donde este artista nació, y Chichester, a la que se trasladó en su adolescencia:

> "Sencillamente, nunca se me había ocurrido hasta ese día que las ciudades pudieran tener una forma y ser, como mis amadas locomotoras, cosas con carácter y significado... [Chichester] era una población, una ciudad, una cosa planeada y ordenada; no se trataba de meras acumulaciones de calles más o menos sórdidas que crecían como hongos en todas partes donde lo permitían la red de ferrocarriles, apartaderos y cobertizos para los trenes... Yo sólo sabía que Chichester era lo que Brighton no era: un fin, una cosa, un lugar... El trazado de Chichester es claro y limpio... Por sobre el muro romano se podía contemplar directamente el campo verde... Cuatro amplias calles principales rectas dividían la ciudad en barrios casi iguales, el barrio residencial estaba del mismo modo dividido por cuatro calles pequeñas, casi totalmente ocupadas por casas de los siglos XVII y XVIII. Pero en cuanto a Brighton tal como lo conocimos... bueno, simplemente nada hay que decir al respecto. Cuando pensábamos en Brighton, lo hacíamos como en un lugar cuyo centro era nuestro hogar... sin otro centro. Pero

cuando vivíamos en Chichester... el centro no era el número 2 de North Walls, sino el Market Cross. Adquirimos así no sólo un sentido cívico, sino también un sentido de relaciones ordenadas en general... Brighton no era un lugar en absoluto. Nunca se me había pasado por la cabeza que pudiera existir alguna otra especie de población"[33].

Ya se ha mencionado la claridad perceptiva de la isla de Tikopia, la cual se debe a la presencia del monte Reani. La siguiente cita ejemplifica de qué modo una forma diferenciada puede ser utilizada en detalle:

"Cuando un tikopia parte de su tierra natal, sus primeros cómputos sobre la distancia que ha recorrido se basan en las porciones de la isla que todavía se ven sobre el horizonte. Hay cinco puntos principales en la escala. El primero es el rauraro, la tierra baja próxima a la playa. Cuando ella desaparece, el viajero sabe que ya está a cierta distancia. Cuando desaparecen los arrecifes (mato) que se elevan entre 60 y 90 metros en diversos puntos alrededor de la costa, se ha llegado a otro sitio; luego se pierden bajo las olas las uru mauna, las cimas de la cadena de colinas que circundan el lago, cuyas alturas oscilan quizás entre 150 y 250 metros. Cuando la uru asia (el último tramo en el contorno del monte Reani, que tiene aproximadamente 300 metros) desaparece, el viajero se percata de que está mar adentro; y cuando por último ve que la uru ronorono, la cúspide de la montaña, se pierde de vista, recibe el momento con pesar"[19].

Con ayuda de un perfil de paisaje diferenciado favorablemente, este fenómeno familiar de la partida ha sido regularizado en intervalos reconocidos, cada uno de los cuales tiene un significado práctico y emotivo.

Cuando un personaje de una novela de Forster vuelve de la India, se percata, con una súbita conmoción, al entrar al Mediterráneo, de la pura cualidad formal de sus contornos, de su imaginabilidad:

"Los edificios de Venencia, lo mismo que las montañas de Creta y los campos de Egipto, estaban en el lugar correspondiente, en tanto que en la pobre India todo estaba mal colocado. Él había olvidado la belleza de la forma entre templos de ídolos y colinas aterronadas; a decir verdad, no habiendo forma, ¿cómo podría haber belleza? En los remotos días de estudiante, se había envuelto en la manta multicolor de San Marcos, pero algo más precioso que los mosaicos y los mármoles se le brindaba ahora: la armonía entre creaciones de los hombres y la tierra que los sustenta, la civilización que ha eludido la confusión, el espíritu en una forma razonable, subsistiendo carne y hueso. Al ponerse a escribir postales a sus amigos indios, sintió que ninguno de ellos podría experimentar las alegrías que él experimentaba ahora, las alegrías de la forma, y que esto constituía una considerable valla. Ellos verían la suntuosidad de Venecia, pero no su forma"[22].



## Desventajas de la imaginabilidad

Un medio ambiente sumamente visible puede tener, asimismo, sus desventajas. Un paisaje saturado de significados mágicos puede inhibir las actividades prácticas. Los aruntas arrostran la muerte antes que trasladarse a una región más favorable. Los montículos funerarios ocupan en China tierras que se necesitan desesperadamente para el cultivo, y entre los maoríes algunos de los mejores lugares de desembarco están vedados en razón de su importancia mítica. La explotación se lleva a cabo con más facilidad cuando no hay sentimentalismo respecto de la tierra. Hasta la utilización conservadora de los recursos puede verse lesionada cuando la orientación habitual no permite la fácil adaptación a nuevas técnicas y necesidades.

Goeghegan se refiere a la riqueza de nombres de lugares en aleuta, pero tras esto hace la interesante observación de que existen tantos nombres específicos para cada rasgo minúsculo, que con mucha frecuencia los aleutas de una isla ignoran casi por completo los nombres de los lugares de otra isla[26]. En realidad, un sistema altamente diferenciado, exento de capacidad de abstracción y generalización, puede reducir las posibilidades de comunicación.

También puede tener consecuencias de otra índole. Strehlow dice con respecto a los aruntas:

"Como cada rasgo del paisaje, prominente o no, ya está asociado con uno u otro de estos mitos, podemos comprender la absoluta apatía en materia de esfuerzos literarios... sus antepasados no les han dejado ni un solo escenario vacío que puedan ocupar con criaturas de su propia imaginación... la tradición ha agostado eficazmente todo impulso creador... los mitos de los nativos dejaron de ser inventados hace muchos siglos... en conjunto, son prosaicos conservadores... no se trata tanto de una raza primitiva como de una raza decadente"[75].

Si es conveniente que un medio ambiente evoque imágenes ricas y vívidas, también es conveniente que estas imágenes sean comunicables y adaptables a nuevas necesidades prácticas y que puedan desarrollarse nuevas agrupaciones, nuevos significados y una nueva poesía. El objetivo podría ser un medio ambiente reducible a imagen que al mismo tiempo fuera de extremo abierto.

Como ejemplo peculiar de la forma en que puede resolverse este problema, incluso en una forma irracional, podemos tomar la pseudociencia china que es la geomántica[32]. Se trata de un complejo saber sobre la influencia del paisaje, sistematizado e interpretado por profesores. Se refiere a los vientos del mal que pueden ser controlados mediante colinas, rocas o árboles que visualmente parecen bloquear brechas peligrosas y a los espíritus buenos del agua que han de ser atraidos por las charcas, los cursos fluviales y los desaguaderos. Se interpreta que las formas de los rasgos circundantes simbolizan diversos espíritus contenidos en ellos. Este espíritu puede ser considerado útil o bien puede ser inactivo e ineficaz. Se lo puede concentrar o dispersar, puede estar en lo hondo o en la superficie, puro o mezclado, débil o fuerte, y se lo debe utilizar, controlar o realzar mediante plantaciones, asentimientos, torres, piedras, etcétera. Las interpretaciones posibles son múltiples y complejas; se trata de una disciplina en constante desarrollo que los expertos indagan en toda dirección. Por divorciada de la realidad que puede estar esta pseudociencia, con todo posee para nuestros propósitos dos características interesantes, a saber: en primer término, constituye un análisis abierto del



medio ambiente, en que siempre son posibles nuevos significados, una nueva poesía y nuevos desarrollos; en segundo término, lleva a la utilización y el control de las formas exteriores y sus influencias: hace hincapié en que la previsión y la energía de los seres humanos rigen el universo y pueden modificarlo. Quizás esto encierra algunas sugestiones en cuanto a las formas para construir un medio ambiente concebible en imágenes que no sea al mismo tiempo esterilizador y opresivo.

# Apéndice B
# El uso del método

Al aplicar el concepto básico de imaginabilidad a la ciudad norteamericana, hemos utilizado dos métodos principales, a saber: la entrevista de una pequeña muestra de ciudadanos con respecto a su imagen del medio ambiente y el examen sistemático de la imagen ambiental evocada en observadores profesionales sobre el terreno. El valor de estas técnicas constituye una cuestión importante, en particular si se tiene en cuenta que uno de los objetivos de nuestro estudio era el desarrollo de métodos adecuados. Dos cuestiones diferentes encierra esta cuestión general: a) ¿hasta qué punto son seguros los métodos y con qué grado de exactitud indican una determinada conclusión?; y b) ¿hasta qué punto son útiles? ¿Son las conclusiones válidas cuando se adoptan decisiones concretas en materia de urbanismo y están los resultados a la altura de los esfuerzos realizados?

La entrevista básica de gabinete constaba en lo fundamental del pedido de un bosquejo del plano de la ciudad, de la descripción detallada de una serie de viajes por ella y de la enumeración y descripción sucinta de las partes que al espíritu del individuo le resultaran más caracterizadas o vívidas. Se llevaba a cabo dicha entrevista con objeto, en primer término, de verificar la hipótesis de la imaginabilidad; en segundo término, de obtener cierta visión aproximada sobre las imágenes públicas de las tres ciudades



del caso, la cual podría ser comparada con las comprobaciones del reconocimiento del terreno, contribuyendo así a desarrollar algunas sugestiones en materia de diseño urbano; y en tercer término, de desarrollar un método abreviado para extraer la imagen pública en cualquier ciudad. En lo tocante a estos objetivos, el método demostró ser bastante acertado, si se exceptúa el hecho de que subsisten dudas en cuanto a la generalidad de la imagen pública obtenida de este modo, según se considerará más adelante.

La entrevista de gabinete abarcaba las siguientes cuestiones:

1. ¿Qué es lo primero que se le ocurre, qué simboliza para usted la palabra "Boston"? ¿Cómo describiría a Boston, en términos generales, en un sentido físico?

2. Desearíamos que nos hiciera un plano rápido del centro de Boston, hacia adentro o hacia abajo a partir de Massachusetts Avenue. Trácelo exactamente como si estuviera haciendo una rápida descripción de la ciudad a un forastero, abarcando todos los rasgos principales. No esperamos de usted que nos haga un dibujo exacto; sólo queremos un bosquejo somero. [El entrevistador debe tomar notas sobre la secuencia en que se dibuja el plano.]

3 a. Tenga a bien darme direcciones completas y explícitas en lo relativo al viaje que hace normalmente desde su casa hasta el sitio donde trabaja. Represéntese haciendo el viaje y describa la secuencia de cosas que vería, oiría u olería en el camino, incluso las señales de ruta que han adquirido importancia para usted y las claves que necesitaría un forastero para adoptar las mismas decisiones que usted tiene que adoptar. Lo que más nos interesa es la representación física de las cosas. No tiene importancia que no pueda recordar los nombres de calles y lugares. [Durante la relación del viaje, el entrevistador ha de indagar, cuando resulte necesario, en pos de descripciones más detalladas.]

b. ¿Experimenta usted emociones particulares en lo tocante a diversas partes, en el transcurso de su viaje? ¿Cuánto tiempo le llevaría el mismo? ¿Hay partes del viaje en que usted se siente inseguro en cuanto a su ubicación?

[La pregunta 3 ha de ser repetida luego en el caso de uno o más viajes que están estandarizados para todos los entrevistados, es decir, "ir a pie del Massachusetts

General Hospital a South Station" o "ir en automóvil de Faneuil Hill a Symphony Hall".]

4. Ahora desearíamos saber cuáles son los elementos de Boston que usted considera más característicos. Pueden ser grandes o pequeños, pero háblenos de aquellos que para usted resultan los más fáciles de identificar y recordar.

[En el caso de dos o tres de los elementos numerados como respuesta a 4, el entrevistador pasa a formular la pregunta 5.]

5 a. ¿Tendría a bien describirme........? Si lo llevaran allí con los ojos vendados, al sacarle la venda ¿qué claves utilizaría usted para identificar el lugar?
b. ¿Tiene usted determinados sentimientos particulares con respecto a ...........?
c. ¿Podría mostrarme dónde está........ en su plano? (y, si corresponde), ¿dónde están sus límites?
6. ¿Podría mostrarme en su plano la dirección al norte?
7. La entrevista ya está terminada, pero sería útil que conversáramos con entera libertad durante unos cuantos minutos. (El resto de las preguntas se inserta sin orden fijo.)
a. ¿Qué cree usted que queremos saber?
b. ¿Qué importancia tiene para la gente la orientación y el reconocimiento de elementos urbanos?
c. ¿Le causa algún placer saber dónde está o a dónde va? ¿O desagrado, en caso contrario?
d. ¿Le resulta Boston una ciudad en que halla su camino con facilidad o en la que le resulta fácil identificar sus partes?
e. ¿Qué ciudades que usted conozca tienen una buena orientación? ¿Por qué?

Se trataba de una entrevista prolongada, que duraba por lo común hora y media aproximadamente, pero en la que siempre ponían gran interés los entrevistados y a menudo cierto grado de emoción. Todo su desarrollo se registraba en cinta magnética y se lo transcribía luego, procedimiento incómodo que permitía, empero, registrar todos los detalles, al igual que pausas e inflexiones de voz que resultaban reveladoras.

Dieciséis de las personas entrevistadas en Boston demostraron el interés suficiente para concertar una segunda entrevista. En ella se les presentó primeramente una pila de fotografías de la zona de Boston, elegidas de modo que abarcaran el distrito entero en



forma sistemática, pero dadas al entrevistado en forma entremezclada. En la colección se incluyeron varias fotografías de otras ciudades. En primer lugar se pidió a los entrevistados que clasificaran las fotografías en cualesquiera grupos que les parecieran naturales; y luego se les solicitó que identificaran cuantas fotografías les fuera posible, diciendo cuáles eran las claves que usaban para hacer la identificación. Las fotografías reconocidas eran reordenadas después y se pedía al entrevistado que las dispusiera sobre una mesa grande como si las estuviera colocando en su posición correspondiente en un plano en gran escala de la ciudad.

Por último, se sacó a estos mismos voluntarios al terreno para que rehicieran en la realidad uno de los primeros recorridos imaginarios, el del Massachusetts General Hospital a South Station. En estos viajes los acompañaba el entrevistador, quien iba provisto de un grabador portátil. Se pedía al entrevistado que hiciera de guía, que analizara por qué elegía determinada ruta, que indicara qué veía por el camino y que expresara si se sentía seguro o perdido.

Como corroboración exterior para esta pequeña muestra, se llevó a cabo un estudio sobre las respuestas a pedidos de direcciones, formulados a personas en las aceras de la ciudad. Se escogieron seis destinos "standard": Commonwealth Avenue, la esquina de las calles Summer y Washington, Scollay Square, el John Hancock Building, Louisburg Square y el Public Garden. Igualmente se escogieron cinco puntos de origen "standard": la entrada principal del Massachusetts General Hospital, la Old North Church en el North End, la esquina de Columbus Avenue y Warren Street, la South Station y Arlington Square. En cada punto de origen el entrevistador de la acera pedía que lo orientaran hacia cada destino, para lo cual se dirigía a cuatro o cinco transeúntes elegidos al azar. Formulaba tres preguntas: "¿Cómo hago para ir a...?" "¿Cómo haré para darme cuenta de que he llegado a destino?" y "¿Cuánto me llevará caminar hasta allí?"

Se podría pensar que la correcta descripción "objetiva" de la forma física de la ciudad consistía en comparar estas representaciones subjetivas de la

ciudad con datos de la índole de fotografías aéreas, planos y diagramas de densidad, uso y forma arquitectónica. Dejando de lado la consideración de su objetividad, estos materiales resultan absolutamente inadecuados para la finalidad perseguida, pues son al mismo tiempo demasiado superficiales y no lo bastante generalizados. La diversidad de factores que podría evaluarse es infinita y se llegó a la conclusión de que la comparación más eficaz para las entrevistas consistía en el registro de otra respuesta subjetiva, pero en este caso sistemática y vigilante, usando categorías cuya importancia quedó demostrada en el análisis de anteriores entrevistas destinadas a servir de guía. Por más que estaba en claro que los entrevistados reaccionaban ante una realidad física común, la mejor manera de definir esa realidad no consistía en un método cuantitativo, "fáctico", sino en la percepción y la evaluación de unos cuantos observadores sobre el terreno, adiestrados para que observaran cuidadosamente, y con una tendencia preexistente hacia los tipos de elementos urbanos que hasta el momento parecían ser significativos.

Más adelante se simplificó el análisis sobre el terreno, que quedó reducido al recorrido sistemático de la zona llevado a cabo a pie por un observador entrenado, a quien previamente se había informado sobre el concepto de la imaginabilidad urbana. Este observador hizo un levantamiento de la zona, indicando la presencia, visibilidad y las interrelaciones entre los mojones, nodos, sendas, bordes y barrios o distritos, y consignando la fuerza o la debilidad de las imágenes de estos elementos. Después de este levantamiento realizó varios largos recorridos "problemáticos" por la zona, poniendo a prueba la aprehensión de toda la estructura. El observador dividió los elementos en categorías de significado mayor o menor, siendo elementos "principales" aquellos excepcionalmente fuertes o vívidos; y continuamente preguntándose a sí mismo por qué este elemento tenía una identidad fuerte o débil, por qué esta conexión parecía clara u oscura.

Lo que en este caso se traza es el plano de una abstracción, no de la realidad física misma, sino las



impresiones generalizadas que la forma real causa en un observador preparado en cierta forma. Este levantamiento se llevaba a cabo, por supuesto, con independencia del análisis de las entrevistas y exigía quizás entre tres y cuatro días de trabajo para un sector de estas dimensiones. La descripción de dos elementos en el apéndice C ejemplificará el tipo de detalle usado para formular tales juicios.

En los primeros análisis sobre el terreno se desarrollaron las principales hipótesis relativas a los tipos de elementos, cómo se los integra y qué contribuye a una vigorosa identidad. Éstas eran las hipótesis puestas a prueba y perfeccionadas en las entrevistas. Un objetivo secundario consistía en desarrollar una técnica para un análisis visual de una ciudad con la que se pudiera predecir la probable imagen pública de dicha ciudad. Por lo que hace a ambos objetivos, el método en su forma definitiva resultó acertado, con la reserva de que aún seguía prestando excesiva atención a los elementos separados y subestimaba su modelación en un conjunto visual complejo.

Las figuras 35 a 46 representan las imágenes de las tres ciudades según resultan del consenso de entrevistas verbales y bosquejos de planos, así como también de nuestro propio reconocimiento sobre el terreno. A los fines de la comparación, cada serie de planos urbanos utiliza la misma escala y todos utilizan los mismo símbolos.

*Figuras 35 a 46 pp. 181 a 186*

Cabe hacer aquí unas cuantas generalizaciones en lo tocante a las relaciones entre los datos extraídos independientemente de las entrevistas y del reconocimiento sobre el terreno. Los análisis sobre el terreno en Boston y Los Ángeles resultaron ser predicciones sumamente fieles de las imágenes obtenidas a través del material de las entrevistas verbales. En la poco diferenciada Jersey City, el análisis sobre el terreno predijo poco menos de los dos tercios de la imagen obtenida a través de las entrevistas, pero incluso en este caso figuran en una u otra fuente muy pocos elementos que no estén también presentes en la otra. En todos los casos, el orden relativo de los elementos es sumamente consecuente. En el análisis sobre el terreno, hecho a pie, se pusieron en evidencia

*Figura 47 p. 187*

dos fallas, a saber: la tendencia a hacer caso omiso de elementos secundarios que son importantes para la circulación en automóviles y la tendencia a pasar por alto determinados rasgos secundarios de los barrios que son particularmente importantes para los individuos en razón de la posición que reflejan. Por lo tanto, nuestro método de análisis sobre el terreno, en caso de ir acompañado de levantamientos desde automóviles, parece constituir una técnica que puede predecir con cierto éxito la probable imagen compuesta, dejando el margen necesario para los efectos "invisibles" del prestigio social y para la fijación más fortuita de la atención en un medio visualmente no diferenciado.

En tanto que la correlación entre el bosquejo de plano de un individuo y la entrevista con la misma persona resultó en ciertos casos bastante baja, se puso de manifiesto una eficaz correlación entre el compuesto de bosquejos de planos y el compuesto de entrevistas verbales. También en este caso resulta raro que los elementos principales aparezcan solamente en una fuente. Sin embargo, los bosquejos de planos tienden a tener un "umbral" más elevado, es decir, elementos que aparecen con las frecuencias más bajas en las entrevistas tienden a no aparecer en absoluto en los bosquejos; y en general todos los elementos son menos representados gráficamente que mencionados verbalmente. También este efecto es más marcado en el caso de Jersey City. Por otra parte, los bosquejos tienden a acentuar algo las sendas y a excluir las partes que son particularmente difíciles de dibujar o situar, por más que sean identificables, como un "mojón" sin base o un trazado de calle muy complicado. Pero estos defectos son de importancia secundaria y se los puede corregir. El bosquejo de plano compuesto, con respecto a la identificación de elementos tiene una gran semejanza con la entrevista verbal.

No obstante, en lo tocante a conexiones y organización general se presenta una divergencia importante entre las dos fuentes. Las conexiones conocidas más importantes subsisten en los bosquejos, pero muchas otras pueden desaparecer. Quizás las dificultades para dibujar y hacer que todo encaje



simultáneamente determinan que los bosquejos de planos resulten excesivamente fragmentados y deformes. No constituyen un buen índice de la estructura conectora conocida.

Por último, la enumeración de rasgos distintivos evidenció tener el umbral más alto entre todas las medidas, excluyendo muchos elementos que aparecían en los bosquejos y seleccionando tan sólo las menciones más acentuadas del análisis sobre el terreno o las entrevistas verbales. Este método particular parece transmitir lo más característico de la ciudad, su esencia visual.

El test del reconocimiento fotográfico confirmó muy bien los resultados visuales. Por ejemplo, Commonwealth Avenue y el Charles River fueron reconocidos fácilmente por más del 90% de los entrevistados; asimismo, Tremont Street, el Common, Beacon Hill y Cambridge Street fueron identificados rápida y específicamente. Las otras fotografías contribuyen a confirmar la pauta, incluso hasta la concentración de irreconocibilidad en el South End, la base del John Hancok Building, el sector West End-North Station y las calles laterales del North End.

La figura 48 es una recopilación gráfica de elementos mencionados por 160 transeúntes al detenérselos en las calles para interrogarlos en la forma señalada anteriormente. También la imagen compuesta sobre la base de estas entrevistas apresuradas coincidía en forma sorprendente con los otros datos integrados. Las principales diferencias eran la mayor prominencia concebida a las sendas que alejan de los puntos en que se formularon las preguntas. Debe recordarse que el sector que estaba en juego era sólo aquel que abarca la serie de posibles sendas entre los orígenes y los destinos (aproximadamente la línea rayada). La presencia de claros *fuera* de esta línea carece de significado.

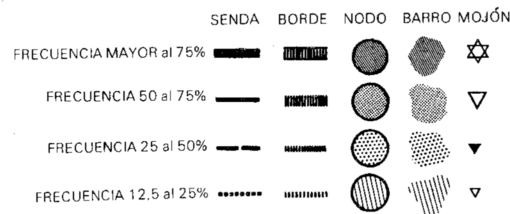
*Figura 48 p. 188*

Si bien estos métodos revelaron una gran consistencia interna, pueden formularse dos críticas principales contra la adecuación de la muestra entrevistada. En primer término, las muestras eran insólitamente pequeñas, pues se trataba de treinta personas en el caso de Boston y de la mitad de ese

número en Jersey City y Los Ángeles. Sería imposible generalizar sobre estas bases y afirmar que una "genuina" imagen pública de la ciudad específica se ha puesto en evidencia. El tipo amplio de indagación llevado a cabo y el prolongado lapso exigido por la técnica mastodóntica y experimental de análisis imponía la necesidad del tamaño pequeño de las muestras. Es evidente que hace falta un nuevo test con una muestra más numerosa; y esto requiere métodos más rápidos y precisos.

Una segunda crítica consiste en el carácter desequilibrado de las muestras elegidas. Las muestras estaban bien equilibradas en lo tocante a edad (más allá de la adolescencia) y sexo. Todos los individuos estaban familiarizados con el medio ambiente y se excluyó a los especialistas, como urbanistas, ingenieros y arquitectos. Pero como hacían falta voluntarios selectos para estos primeros esfuerzos, la muestra resultó muy desequilibrada en lo tocante a clase y ocupación, estando constituida ante todo por personas de la clase media profesional y directiva. Necesariamente ha de haber una fuerte proclividad clasista en los resultados y, por lo tanto, deberían hacerse nuevas pruebas con una muestra que no sólo sea más numerosa sino también más representativa de la población en general.

También constituyó un defecto la ausencia de una distribución verdaderamente aleatoria de residencia y lugar de trabajo de los individuos, por más que se hizo un esfuerzo por reducir esta parcialidad a un mínimo. Por ejemplo, la muestra de Boston contaba con pocos individuos procedentes del North End y el West End, correlato de la parcialidad en cuanto a clase social. La localización es inevitable y fiel a la





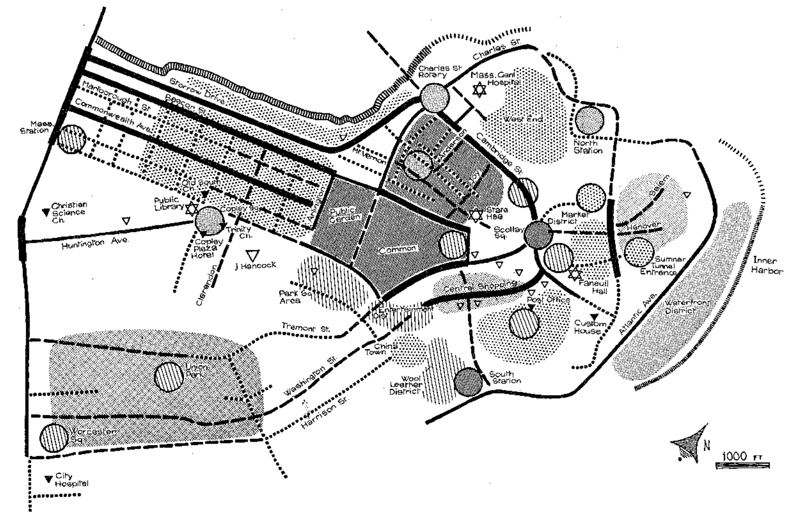
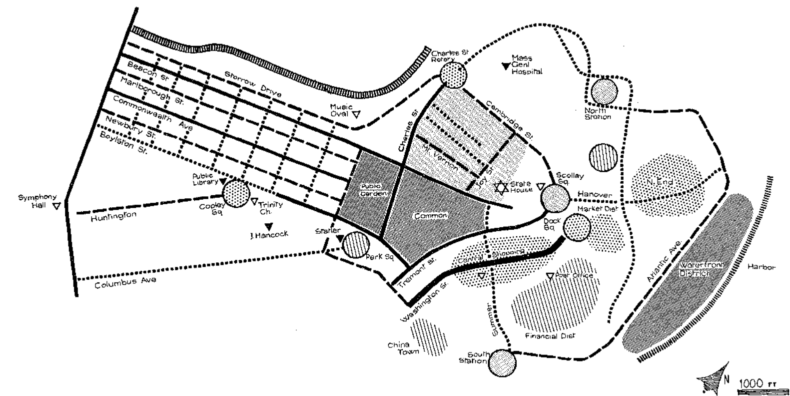




Fig. 35 La imagen de Boston como consecuencia de algunas entrevistas verbales

Fig. 36 La imagen de Boston como consecuencia de los bocetos de mapas



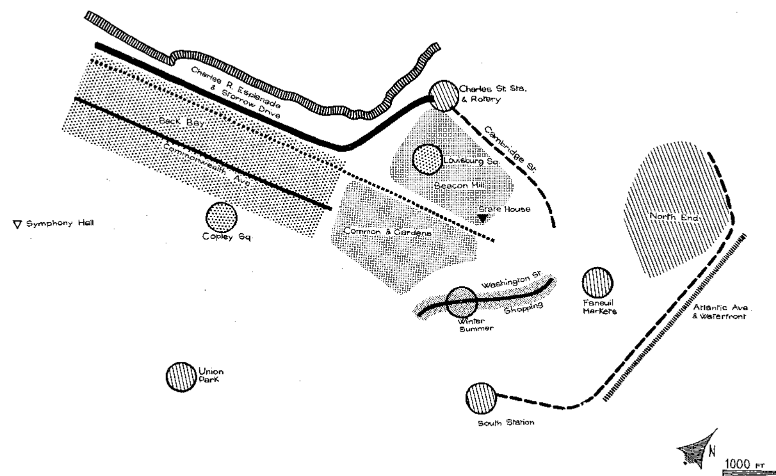
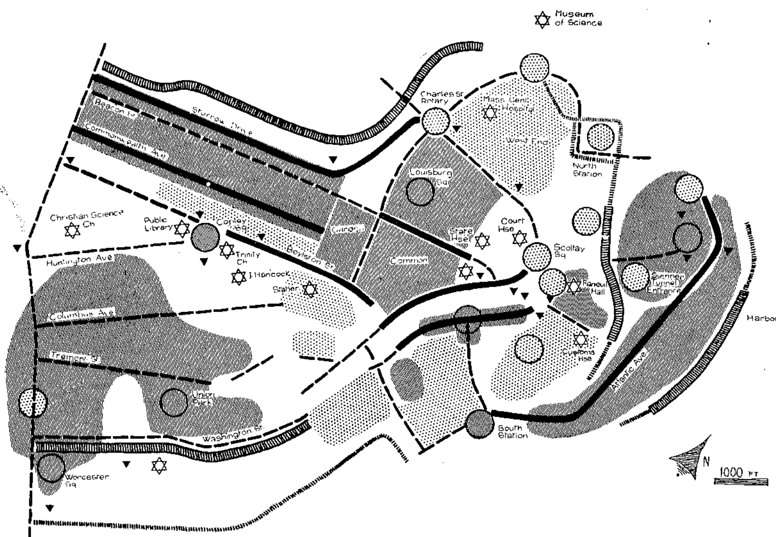



Fig. 37 Los signos de identidad de Boston

Fig. 38 La forma visual de Boston sobre el terreno





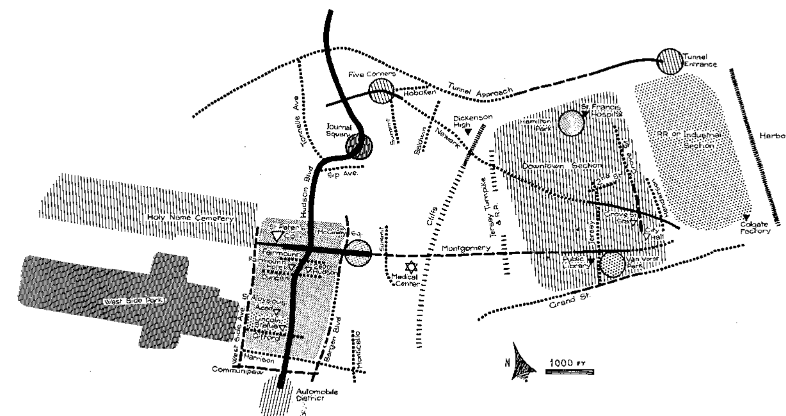
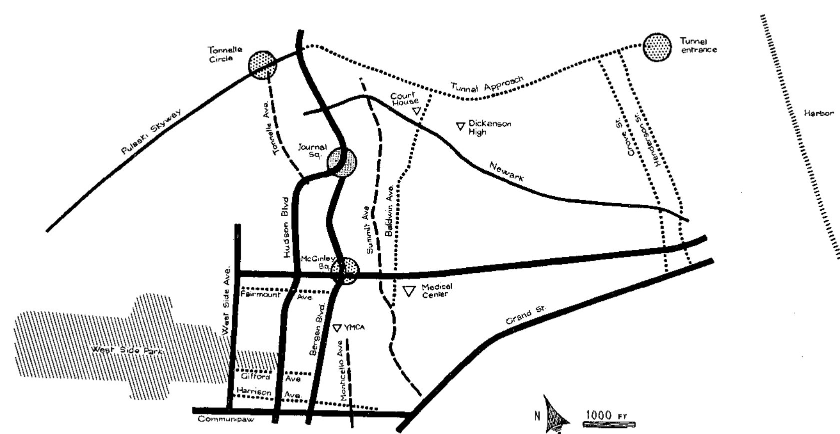




Fig. 39 La imagen de Jersey City como consecuencia de algunas entrevistas verbales

Fig. 40 La imagen de Jersey City como consecuencia de los bocetos de mapas



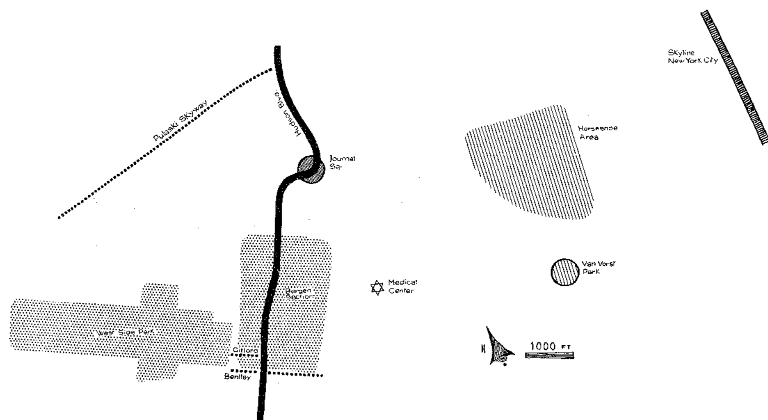


Fig. 41 Los signos de identidad de Jersey City

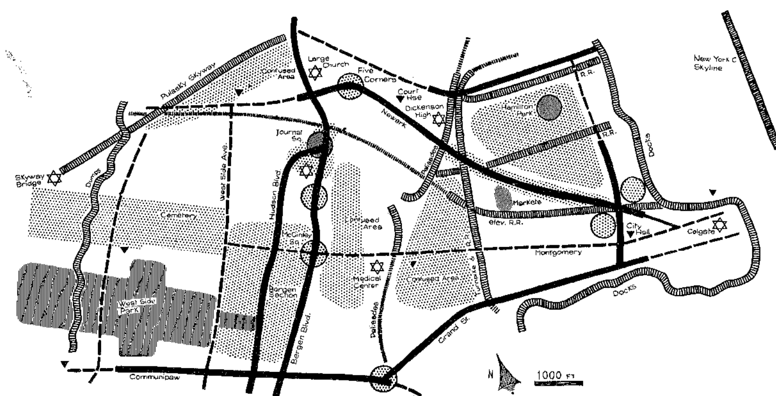


Fig. 42 La forma visual de Jersey City sobre el terreno



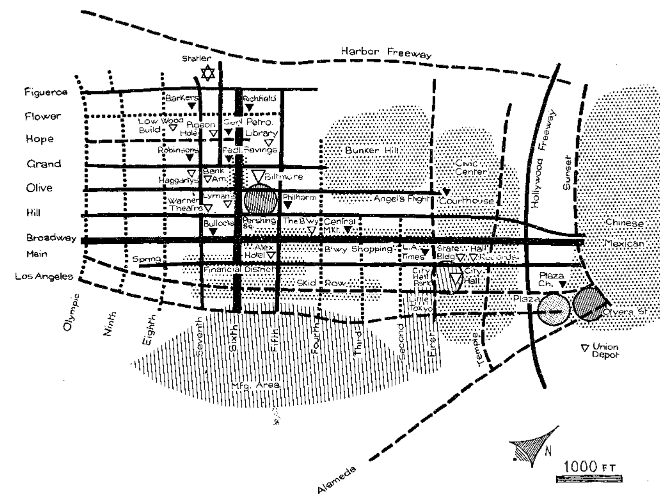
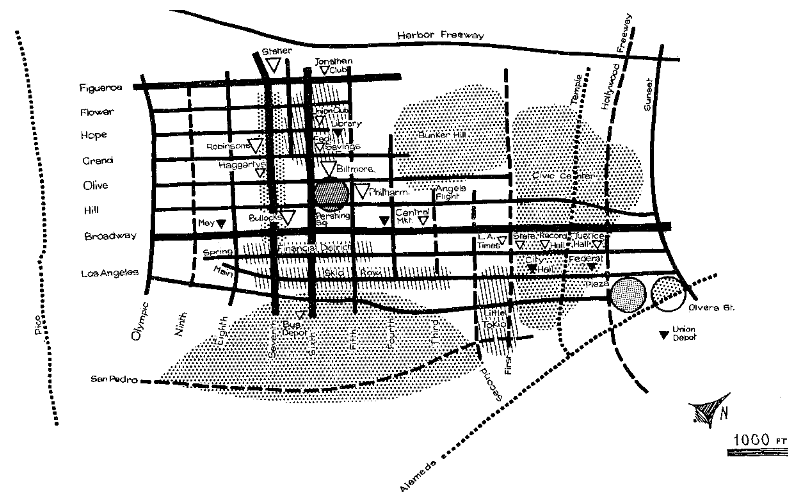


Fig. 43 La imagen de Los Ángeles como consecuencia de algunas entrevistas verbales

Fig. 44 La imagen de Los Ángeles como consecuencia de los bocetos de mapas



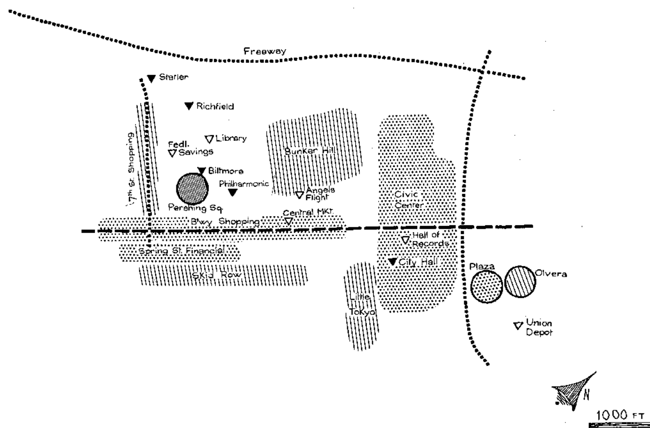
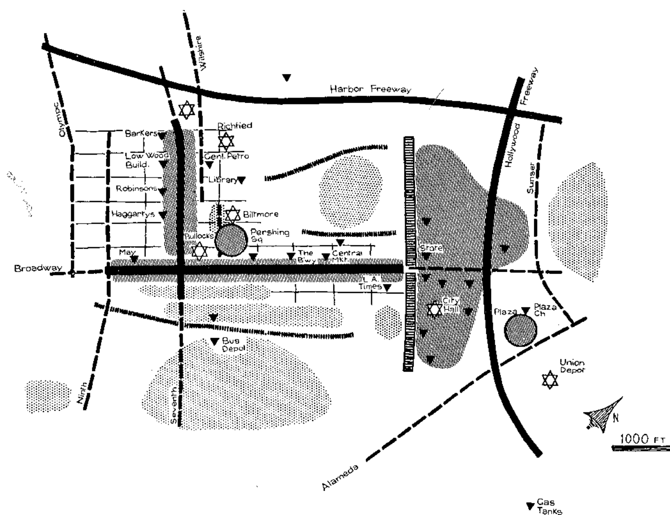



Fig. 45 Los signos de identidad de Los Ángeles

Fig. 46 La forma visual de Los Ángeles sobre el terreno





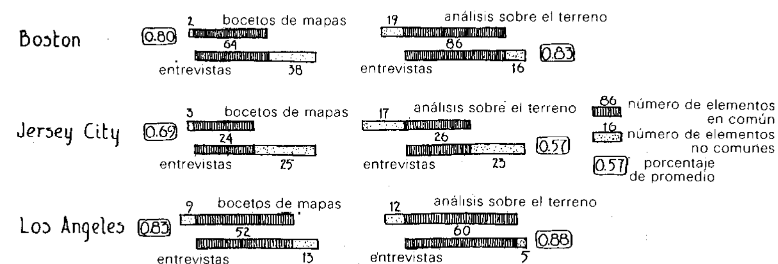




**Fig. 47 Confrontación entre entrevistas, bocetos de mapas y análisis sobre el terreno**

realidad en lo referente al lugar de trabajo, pero se la debe corregir por lo que hace al lugar de residencia. Los datos actuales no parecen indicar que una distribución residencial de los individuos que sea absolutamente aleatoria pueda modificar la imagen general tanto como podría hacerlo un equilibrio de clases. Las imágenes de las zonas son a menudo vigorosas o débiles a pesar de la relativa familiaridad o falta de familiaridad. Las entrevistas en la calle, en las que se trabajó con una muestra mucho más amplia y que son más próximas a lo aleatorio en distribución por clases sociales, tendieron en general a confirmar las entrevistas más largas, dentro de los límites de su información algo apresurada. Por lo tanto, puede sintetizarse en la siguiente forma la crítica de la muestra usada:

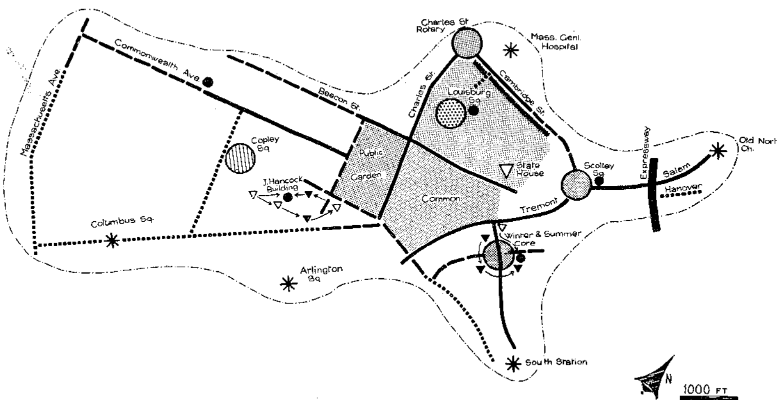
En primer término, la coherencia interna de los datos obtenidos a través de diversas fuentes sugiere que los métodos empleados proporcionan en verdad una visión bastante digna de confianza de la imagen urbana compuesta de las personas específicas entrevistadas y, asimismo, que estos métodos son aplicables a diferentes ciudades. El hecho de que las imágenes de diferentes ciudades fueran diferentes coincide con la hipótesis de que la forma visual desempeña un papel significativo. En segundo término, a pesar del tamaño pequeño, de la parcialidad en cuanto a clase social y de la parcialidad situacional de estas muestras, algunos datos parecieron indicar que la imagen compuesta podría ser con todo una tosca y primera aproximación a la genuina imagen pública. No obstante, en una segunda prueba hay

que aumentar el tamaño de la muestra y corregir las parcialidades.

Como la muestra era pequeña, no se hizo ninguna tentativa por subdividirla más e indagar las imágenes separadas de diferentes edades, sexos u otros grupos. La muestra fue analizada como conjunto y no se tomaron nunca en cuenta los antecedentes de los individuos, excepto para señalar la tendenciosidad general del conjunto. La indagación de las diferencias de grupos constituiría, sin lugar a dudas, una tarea interesante.

Por cierto, hasta el presente el estudio sólo ha demostrado categóricamente la existencia de una imagen coherente que se usa para describir o recordar la ciudad en ausencia de la cosa concreta. Esta imagen podría ser absolutamente diferente de aquella que se emplea cuando se actúa realmente en el medio ambiente. Las únicas verificaciones de esta posible divergencia consistieron en los recorridos sobre el terreno efectuados por algunos individuos y las entrevistas callejeras. Estas últimas confirmaron, al parecer, la imagen recordada, por más que eran de alcance limitado y seguían siendo de índole verbal. Los datos de los recorridos sobre el terreno dieron una respuesta ambigua. Sobre el terreno se siguieron a menudo rutas diferentes de aquellas de las entrevistas de gabinete, pero al parecer la estructura general era análoga. En los registros sobre el terreno

Fig. 48 La imagen de Boston como consecuencia de algunas entrevistas verbales






aparecieron muchos mojones más detallados. Por desgracia, estos registros resultaron, por motivos técnicos, débiles e insatisfactorios. Es muy posible que exista una diferencia entre la imagen comunicada retrospectivamente a otra persona y la imagen usada sobre el terreno cuando es innecesaria la la comunicacion interpersonal. Pero tambien es posible que no estén netamente separadas, sino que entre sí se nivelen paulatinamente. En el peor de los casos, el material pone en evidencia correlaciones entre las acciones y la imagen comunicada e indica la poderosa significación emotiva de esta última.

Los tipos de elementos hipotéticos (nodo, distrito o barrio, mojón, borde, senda) quedaron en buena medida confirmados por los datos, después de introducirse algunas modificaciones. No se trata de que quedara demostrado que existen estas categorías como arquetipos platónicos, sino de que consecuentemente las categorías consiguieron abarcar los datos en forma eficaz, sin esfuerzo. Se vio que las sendas son el elemento predominante en términos de cantidad y se observó una notable estabilidad entre las tres ciudades en el porcentaje de elementos totales dedicados a cada categoría. La única excepción fue que la atención se desplazara de las sendas y los bordes a los mojones, fenómeno que se observó en el caso de Los Ángeles. Esto constituye un cambio sorprendente en una ciudad orientada hacia los automóviles, pero es posible que estuviera determinado por la falta de diferenciación en las calles en damero.

En tanto que los datos sobre elementos separados y tipos de elemento eran quizás adecuados, faltaba información sobre interrelaciones de elementos, pautas, secuencias y conjuntos. Es necesario desarrollar métodos más eficaces para enfocar estos aspectos decisivos.

## El método como base para el diseño

Quizás el mejor modo de sintetizar esta crítica general del método consiste en recomendar una

técnica de análisis de la imagen destinada a eludir muchas de las dificultades antes citadas y que se desarrolle como la base de un plan para la futura forma visual de cualquier ciudad.

El procedimiento podría iniciarse con dos estudios. El primero sería un reconocimiento generalizado sobre el terreno a cargo de dos o tres observadores entrenados, el cual cubriría sistemáticamente la ciudad tanto a pie como en vehículo, de día y de noche, complementando este estudio mediante diversos recorridos "problemáticos", según se describió anteriormente. Esto culminaría en un plano del análisis sobre el terreno y un breve informe, el cual se ocuparía de los puntos fuertes y débiles, y con una pauta general al igual que con partes.

Un paso paralelo consistiría en la entrevista masiva de una muestra grande, equilibrada de modo que coincidiera con las características generales de la población. A este grupo, que podría ser entrevistado simultáneamente o en diversas partes, se le pediría que hiciera cuatro cosas, a saber:

a. Dibujar un rápido bosquejo de plano de la zona sometida a consideración, mostrando los rasgos más interesantes e importantes y dándole a un forastero el conocimiento suficiente para recorrerla sin demasiada dificultad.

b. Hacer un bosquejo similar de la ruta y los acontecimientos a lo largo de uno o dos recorridos imaginarios, recorridos elegidos para mostrar la extensión y la anchura de la zona.

c. Hacer una lista por escrito de aquellas partes de la ciudad que se juzgan más distintivas, explicando el examinador el siginificado de "partes" y de "distintivas".

d. Responder por escrito brevemente a unas cuantas preguntas del tipo "¿Dónde está situada.........?"

Se analizarían los tests para comprobar la frecuencia de mención de elementos y sus conexiones, la secuencia de dibujo y los elementos vívidos, sentido de la estructura e imagen compuesta.

Se compararían luego el reconocimiento sobre el terreno y la entrevista masiva en lo tocante a la relación entre imagen pública y forma visual, para llevar a cabo un primer análisis de los puntos



visuales fuertes y débiles en toda la zona, y para identificar los puntos críticos, secuencias o pautas que merecen más atención.

Se iniciaría luego la segunda serie con la investigación de estos problemas críticos. Usando una muestra pequeña, se pediría a los entrevistados individualmente que localizaran elementos críticos seleccionados, que trabajaran con ellos en breves recorridos imaginarios, que los describieran, hicieran bosquejos de ellos y analizaran sus sentimientos y recuerdos a su respecto. A unos pocos individuos podría llevárselos a estos puntos especiales, haciendo breves recorridos sobre el terreno en que intervinieran ellos, y describiéndolos y analizándolos sobre el lugar mismo. También podría preguntarse a una muestra aleatoria de personas en la calle sobre la dirección hacia el elemento a partir de diversos orígenes.

Ya analizados el contenido y los problemas en esta segunda serie de estudios, se llevaría a cabo un reconocimiento sobre el terreno igualmente intensivo de estos mismos elementos. Tras esto se procedería a efectuar estudios detallados sobre la identidad y la estructura en muchas condiciones diferentes de luz, distancia, actividad y movimiento sobre el terreno. En estos estudios se utilizarían los resultados de las entrevistas, pero de ningún modo se limitarían a ellos. Modelos posibles son los estudios detallados de elementos de Boston que aparecen en el apéndice C.

Todo este material se sintetizaría por último en una serie de planos e informes que presentaría la imagen pública básica de la zona, los problemas y las potencias visuales generales, los elementos críticos y las interrelaciones de elementos, conjuntamente con sus cualidades detalladas y posibilidades de cambio. Sobre un análisis de esta naturaleza, modificado constantemente y mantenido al dia, podría basarse un plan para la futura forma visual.

## Indicaciones para las futuras investigaciones

La crítica precedente así como muchas de las páginas en capítulos anteriores apuntan hacia pro-

blemas que están sin solucionar. Son perfectamente evidentes algunos de los próximos pasos en el análisis; otros, incluso más importantes, son de captación más difícil.

Un paso próximo obvio consiste en utilizar la técnica analítica que se acaba de describir para poner a prueba una muestra más adecuada de la población. Las conclusiones sacadas de esta labor descansarían sobre terreno mucho más firme y entonces podría perfeccionarse una técnica adecuada para la aplicación práctica.

También se enriquecería nuestro conocimiento del tema si se aplicaran estudios comparados a un margen de medios mayor que las tres ciudades que de hecho se estudiaron. Tanto las ciudades muy viejas como las muy nuevas, las compactas como las difusas, las densas como las ralas, los medios caóticos como los muy ordenados, podrían producir por igual diferencias características en las imágenes. ¿De qué modo difiere la imagen pública en una aldea, de la de Manhattan? ¿Es más fácil conceptualizar una ciudad lacustre que una ciudad ferroviaria? Estudios de este tipo producirían abundantes materiales sobre los efectos de la forma física y dichos estudios podrían servirle de base al diseñador de ciudades.

Resultaría igualmente interesante aplicar estos métodos a medios que por su escala o función fueran diferentes de las ciudades, por ejemplo, a un edificio o un paisaje, a un sistema de transportes o una región de valle. De suma importancia desde el punto de vista de las necesidades prácticas es la aplicación y la adaptación de estas ideas a la región metropolitana, la cual en la actualidad parece irremediablemente fuera de nuestro alcance perceptivo.

Las diferencias decisivas pueden estar con igual probabilidad en el observador mismo. A medida que el urbanismo se convierte en una disciplina de difusión mundial y que los urbanistas se consagran a la tarea de elaborar planes para otros países, se impone la necesidad de asegurarse de que lo que se ha descubierto en los Estados Unidos no es tan sólo una consecuencia de la cultura local. ¿De qué modo ven sus ciudades los hindúes a los italianos?

Estas diferencias crean dificultades al investigador y no sólo en la práctica internacional sino también dentro de su propio país. El investigador puede ser prisionero de un modo regional de pensar o, en especial en los Estados Unidos, de su propia clase. Para que las ciudades puedan ser usadas por muchos grupos de personas es importante comprender de qué modo los diferentes grupos principales tienden a imaginar su contorno. Otro tanto podría decirse con respecto de las variaciones significativas de tipo de personalidad. El presente estudio sólo se ha ocupado de los factores comunes dentro de la muestra.

Resultaría de interés averiguar si algunos de los tipos de imagen que parecieron aparecer —aquellos que utilizan sistemas jerárquicos estáticos en oposición a aquellos que utilizan conexiones dinámicas que se despliegan; o aquellos que utilizan imágenes concretas en oposición a aquellos que utilizan imágenes abstractas, por ejemplo— constituyen tipos estables e intransferibles o si son tan sólo el resultado de un adiestramiento o un medio particular. Por otra parte, ¿cómo se relacionan entre sí algunos de estos tipos? ¿Puede un sistema de imágenes dinámicas ser asimismo un sistema que esté estructurado posicionalmente? La relación entre la imagen mnémica comunicable y la imagen usada en las operaciones inmediatas sobre el terreno podría, asimismo, ser indagada.

Todas estas cuestiones tienen un interés que no sólo es teórico. Las ciudades son el "habitat" de muchos grupos y sólo a través de una comprensión diferenciada de las imágenes colectivas e individuales y su interrelación puede estructurarse un medio ambiente que resulte satisfactorio para todos. Mientras no se disponga de este conocimiento, el diseñador debe seguir confiando en el denominador común o imagen pública y proporcionar de otro modo la mayor diversidad que pueda de tipos de material de construcción de imágenes.

Los presentes estudios se han limitado a las imágenes tales como existen en un momento determinado. Las comprenderíamos mucho mejor si supiéramos cómo se desarrollan, de qué modo un forastero construye su imagen de una nueva ciudad, cómo un niño desarrolla su imagen del mundo. Una ciudad

debe tener al mismo tiempo una estructura evidente que pueda aprehender inmediatamente y una estructura potencial que permita estructurar gradualmente una imagen más compleja e inclusiva.

La constante transformación de la ciudad provoca un problema conexo, a saber, el del ajuste de la imagen al cambio exterior. A medida que nuestro habitat se vuelve más fluido y cambiante, adquiere importancia decisiva el hecho de saber de qué modo se puede mantener la continuidad de la imagen a través de estas conmociones. ¿Cómo se adapta una imagen al cambio y dentro de qué límites es posible esto? ¿Cuándo se pasa por alto o deforma la realidad a fin de resguardar el mapa? ¿Cuándo se quiebra una imagen y a qué precio? ¿Cómo puede evitarse esta ruptura mediante continuidades físicas o cómo puede facilitar la formación de nuevas imágenes cuando la ruptura ha tenido lugar? La construcción de imágenes ambientales que sean susceptibles de cambio constituye un problema especial, a saber, el de imágenes que sean resistentes y al mismo tiempo elásticas ante las presiones inevitables.

Esto nos remite una vez más al hecho de que la imagen no es única y exclusivamente el resultado de características exteriores sino también un producto del observador. Por lo tanto sería posible mejorar la calidad de la imagen mediante educación. Un útil estudio podría llevarse a cabo sobre los medios para enseñar a la gente a orientarse bien en su medio urbano a través de museos, conferencias, paseos por la ciudad, cursos en las escuelas, etcétera. Relacionado con esto se encuentra el uso potencial de procedimientos simbólicos, es decir, de planos, signos, diagramas y máquinas que den direcciones. Un mundo físico aparentemente desordenado puede aclararse mediante la invención de un diagrama simbólico que explique las relaciones de los rasgos principales en una forma que contribuya al desarrollo de la imagen. Un buen ejemplo de esto se tiene en el plano diagramático de la red de subterráneos de Londres, el cual se expone en forma bien visible en todas las estaciones.

Quizás la dirección más importante para los futuros estudios ya se ha señalado antes varias veces, a saber, la falta de comprensión de la imagen de la ciudad como un campo total, de las interrelaciones de elementos, pautas y secuencias. La percepción de la ciudad es en esencia un fenómeno temporal y está dirigida hacia un objeto en muy amplia escala. Para que el medio sea percibido como una totalidad orgánica, la clarificación de las partes en su contexto inmediato sólo constituye un paso elemental. Resultaría sumamente importante encontrar medios de comprensión y manipulación de conjuntos o, por lo menos, para resolver los problemas de la secuencia y la pauta que se despliega.

Es posible que resulte que algunos de estos estudios pueden cuantificarse de algún modo; por ejemplo, analizarlos en lo tocante al número de elementos de información necesarios para especificar los principales destinos en la ciudad o en lo tocante a la relativa redundancia. Podría investigarse la velocidad de identificación, la redundancia conveniente para una sensación de seguridad o el número de elementos que una persona puede retener en lo relativo a su medio ambiente. Esto se vincula con la posibilidad de artificios simbólicos o máquinas que den la dirección, ya señalada anteriormente.

Pero parece existir la posibilidad de que el núcleo central de la labor eluda la cuantificación, por lo menos durante algún tiempo, y que las consideraciones de pauta y secuencia constituyan una mira primordial. De esta última participa la técnica de representación de pautas complejas, extendidas temporalmente. Si bien esto constituye una consideración técnica, se trata de algo fundamental y difícil. Para que sea posible comprender o manipular estas pautas es necesario encontrar previamente medios de representación de su esencia en una forma tal que se las pueda comunicar sin una repetición de la experiencia original. Esto constituye un problema bastante desconcertante.

Como nuestro interés inicial en el problema era el de manipuladores del "habitat" físico, el uso experimental de estas ideas en problemas reales de diseño debería figurar, también, en un lugar prominente en la lista de futuros estudios. Debiera dejarse abierto el potencial de diseño de la imaginabilidad y debería

ponerse a prueba la afirmación de que puede constituir la base de un plan de diseño urbano.

Por el momento, los temas más importantes para el ulterior estudio parecen ser los siguientes: la aplicación del concepto a regiones metropolitanas; su extensión a un examen de las principales diferencias colectivas; el desarrollo de la imagen y su adaptación al cambio; la imagen de la ciudad como pauta total, extendida temporalmente; y el potencial de diseño en el concepto de imaginabilidad.



# Apéndice C
# Dos ejemplos de análisis

Como ejemplo del tipo de análisis visual detallado de elementos urbanos que puede hacerse sobre el terreno y de cómo puede relacionarse este análisis con los resultados de las entrevistas, procederemos a describir dos localidades contiguas de Boston, a saber, el barrio muy identificable de Beacon Hill y el desconcertante nodo de Scollay Square, que se encuentra bajo aquél. La figura 49 muestra la posición estratégica de estos dos elementos en la parte central de Boston y su relación con el West End, el barrio comercial de la parte céntrica de la ciudad, el Common y el Charles River. *Figura 49*

## Beacon Hill

Una de las últimas de las colinas originales de la ciudad, Beacon Hill, se extiende entre el centro comercial y el río, impidiendo la circulación de tráfico de norte a sur y siendo visible desde muchos puntos. El plano en detalle muestra el trazado de calles y las partes cubiertas por edificios. Se trata de un sitio singular, sobre todo en una ciudad de los Estados Unidos, pues es una reliquia bien conservada de comienzos del siglo XIX que todavía está viva y es útil; he aquí un sector residencial apacible e íntimo *Figura 50*

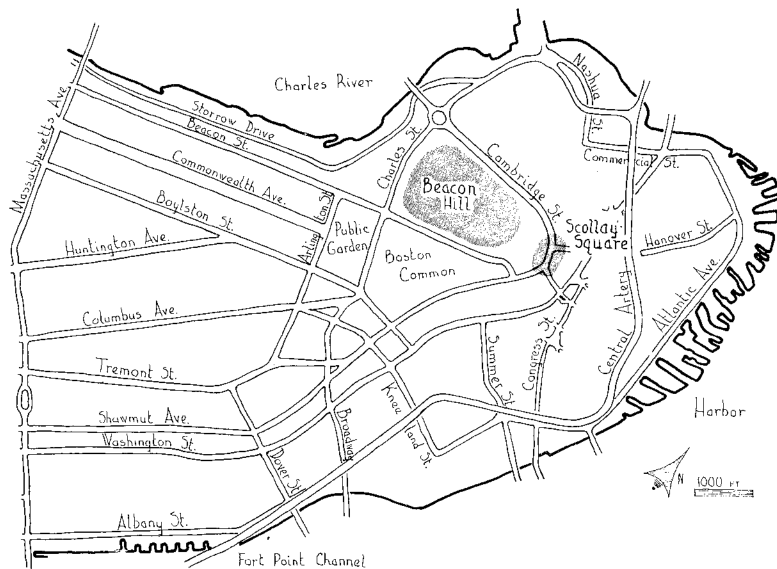
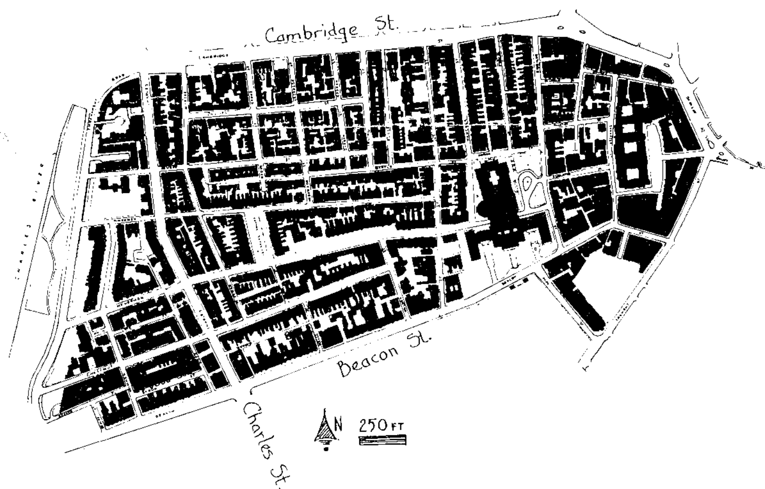



Fig. 49 Localización de Beacon Hill y Scollay Square en la península de Boston

Fig. 50 Calles y edificios en Beacon Hill






para las clases superiores que está inmediatamente contiguo al corazón del mismo de la metrópoli. En las entrevistas, suscitó una imagen correlativamente vigorosa:

Se consideró que Beacon Hill era muy característica, se afirmó a menudo que era el símbolo de Boston y con frecuencia se la vio como desde cierta distancia. Se sabía que estaba en el centro de la ciudad, próxima a la parte baja, limitada marcadamente por Beacon Street y por lo tanto colindando con el Common. Convencionalmente, Cambridge Street la separaba del West End y, para la mayoría de los entrevistados, se detenía en Charles Street, por más que dubitativamente algunos incluían el sector inferior. Casi todos los entrevistados tenían conciencia del vínculo con el río. El cuarto borde resultaba incierto, situándoselo por lo común en Joy Street o Bowdoin Street, pero ésta es una zona confusa que "de algún modo" llega hasta Scollay Square.

Interiormente, parecía constar de dos partes separadas, de un lado "posterior" y otro "anterior", divididos socialmente y visualmente a lo largo de Myrtle Street. La imagen del sistema de calles era bastante paralela, "nítida" o recta, pero no bien trabada y de difícil recorrido. El costado anterior era concebido como constituido por varias calles paralelas (siendo Mt. Vernon Street la que se mencionaba con más frecuencia), con Louisburg Square en un extremo y la State House en el otro. El lado posterior desciende hasta Cambridge Street. Joy Street parecía ser muy importante como conexión transversal. Se tenía la impresión de que las calles Beacon y Charles eran parte del conjunto, en tanto que Cambridge Street no lo era.

Más de la mitad de los entrevistados señalaron los siguientes elementos como parte de su imagen de Beacon Hill (en orden descendente, aproximadamente):

una colina empinada
calles angostas y en declive
la State House
Louisburg Square y su parque
árboles

hermosas casas antiguas
ladrillo rojo
portones entrados.

También se mencionaron con frecuencia:

aceras de ladrillo
calles con adoquines de piedra
vista del río
un sector residencial
suciedad y basura
distinciones sociales
tiendas en las esquinas, en la parte posterior
calles bloqueadas o "en curva"
la verja y las estatuas, Louisburg Square
techos de variados tipos
letreros en Charles Street
la cúpula dorada de la State House
ventanas de color púrpura
algunas casas de departamentos que hacen contraste

Por lo menos tres personas agregan otras observaciones más:

automóviles estacionados
ventanas en voladizo *(bay windows)*
rejas
congestión de casas
viejos faroles de calle
un sabor "europeo"
al Charles River
la vista del Massachusetts General Hospital
niños que juegan en la parte posterior
postigos negros
tiendas de antigüedades en Charles Street
casas de tres y cuatro pisos.

Un número sorprendente de indicaciones se obtuvieron a través de los pedidos apresurados y casuales de direcciones que se hacían en la calle. En lo fundamental incluían las siguientes: se trata de una colina y hay que subir por las calles o por escalinatas para llegar allí. Se destaca por la State House, que tiene una cúpula dorada y escalinatas. Da sobre el Common, con Beacon Street como borde e incluye a Louisburg Square que tiene un parque y una verja. Dos o más personas agregaron varios otros datos:



tiene árboles; es un barrio residencial de la clase alta; está cerca de Scollay Square; incluye las calles Joy, Grove y Charles. Estas observaciones, en su forma abreviada, hacían eco a los resultados de las entrevistas más intensivas.

Consideremos ahora la realidad física que está en la base de estos temas que aparecían en la imagen de Beacon Hill. El barrio coincide muy de cerca, en verdad, con una colina aguda y singular cuyas cuestas más empinadas dan hacia las calles Charles y Cambridge. La cuesta prosigue después de Cambridge, hacia el West End, en la que penetra algo, pero en realidad ya ha pasado el gradiente empinado, el punto de inflexión de la curva vertical, y esta inflexión parece ser el acontecimiento visualmente significativo. El borde de la cuesta se extiende muy precisamente en Charles Street, y esto torna difícil la incorporación del sector más bajo en Beacon Hill, según veremos más adelante. Por los otros dos costados, sin embargo, los límites han entrado en los costados de la Hill. Beacon Street está a medio camino por las cuestas y el Common es fundamentalmente parte de la misma característica topográfica. No obstante, el cambio de espacio y carácter tiene la fuerza suficiente para superar esta oscuridad topográfica; y "Beacon Hill" se inicia claramente en Beacon Street, por más que la colina geográfica comience en Tremont. *Figura 51 p. 202*

Sin embargo, por el este la situación es diferente. Allí, una parte considerable de la colina ha sido recargada de contrucciones con fines comerciales, de modo que Scollay Square está en la ladera de la colina y School Street tiene un gradiente ascendente empinado. Se ha hecho caso omiso de la realidad topográfica y, sin embargo, no hay una abertura espacial grande que haga visible lo que se ha hecho, ni un cambio fuerte de carácter que sea capaz de contrarrestar la continuidad de la forma de la tierra. Esto contribuye, sin lugar a dudas, a la brumosidad de la imagen por este lado, así como al malestar espacial de Scollay Square.

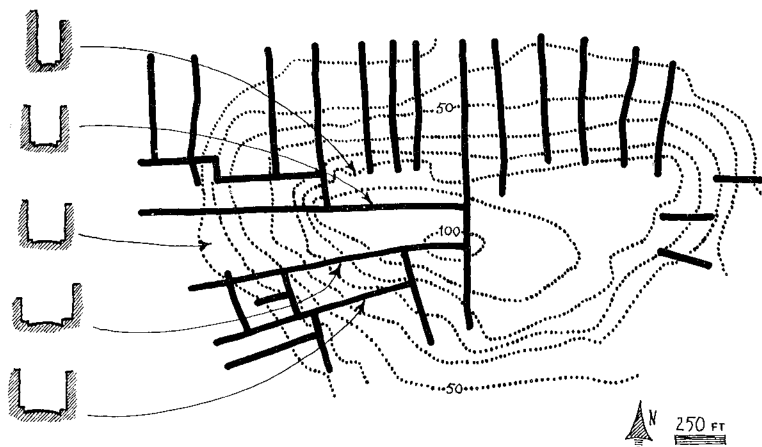
Dentro de Beacon Hill, la sensación de gradiente está presente siempre, tanto visualmente como en términos de esfuerzo físico y equilibrio. El hecho de que las cuestas de las calles estén generalmente en *Figura 51 p. 202*

dos direcciones diferentes en los costados anterior y posterior tiende a subrayar la peculiaridad de estas zonas.

La cualidad espacial de desarrollo en el costado anterior de Beacon Hill es inconfundible. Consta de corredores viales continuos, que en todas partes son en escala íntima. Las fachadas de los edificios están *Figura 52* bien a mano y son a menudo de tres pisos, lo cual da la sensación de que estas viviendas en hilera son sin excepción construcciones para familias separadas. No pueden distinguirse con facilidad los departamentos, las casas de pensión y las instituciones. No obstante, dentro de estos límites de carácter se dan considerables variaciones de proporción, según se muestra en los diagramas de cortes transversales. En particular, hay un cambio importante en Mt. Vernon Street, por arriba de Louisburg Square, donde una larga hilera de "grandes casas" está retirada de la línea de edificación sobre el costado norte, lo cual permite que aparezcan pequeños patios delanteros. Esto constituye un cambio que resulta muy fácil de advertir y que es muy agradable; y el cual, por otra parte, no interrumpe la continuidad del conjunto.

Las proporciones del espacio cambian muy marcadamente en el costado posterior; las construcciones se hacen de cuatro a seis pisos, lo cual pone en

Fig. 51 Calles en pendiente, topografía y secciones de un cruce de dos calles





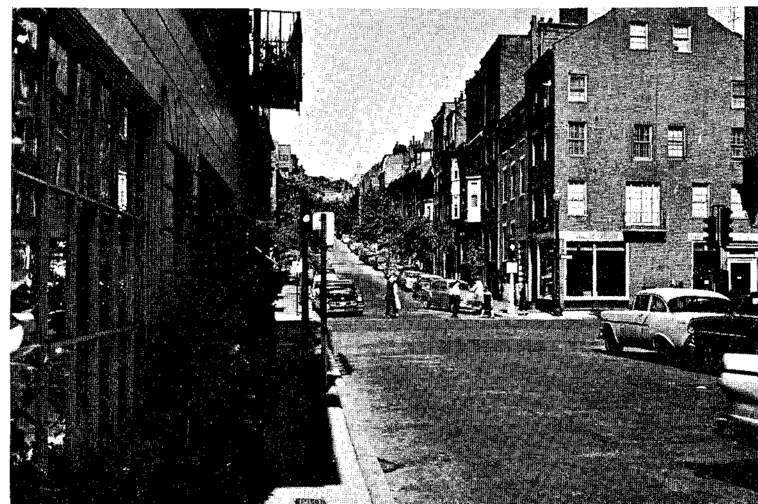



Fig. 52 Vista de Chestnut Street desde Charles Street

evidencia que no se trata de casas de familia. El espacio en corredor se convierte en una especie de cañón. Como la cuesta corre allí hacia el norte, la luz del sol llega con menos frecuencia a las calles. Estas sensaciones de proporciones espaciales, de luz, de gradiente y de connotación social parecen constituir las características primordiales de la zona.

Las figuras 53 y 54 muestran la ubicación que tienen en Beacon Hill otros elementos temáticos que parecen identificar la imagen. Cabe señalar una vez más que estas son primordialmente las características del costado anterior. La distribución de aceras de ladrillo, de tiendas en las esquinas, de portales adentrados, de verjas ornamentales, de árboles y hasta cierto punto de postigos negros contribuyen a destacar la singularidad del costado anterior y su diferencia con el posterior. La concentración y la repetición de estos temas y el grado de conservación que ponen en evidencia el bronce pulido, la pintura reciente, los pavimentos limpios y las ventanas bien decoradas tienen un poderoso efecto acumulativo, que agrega cierta vitalidad a la imagen de Beacon Hill.

*Figuras 53 y 54 p. 204*

Las *bay windows* son menos características, excepto en un segmento de la parte más baja de Pinck-

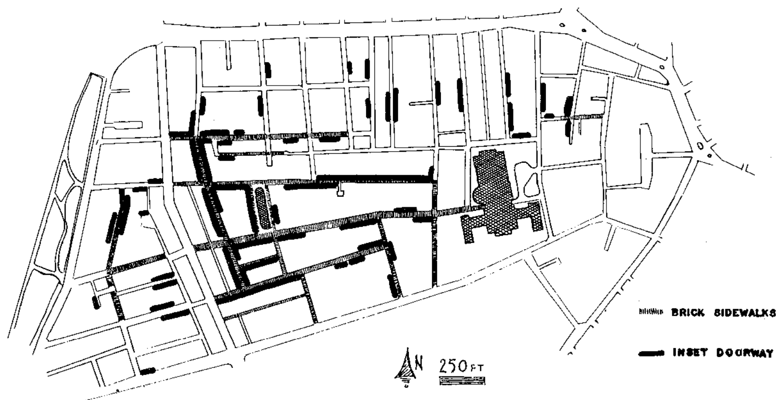
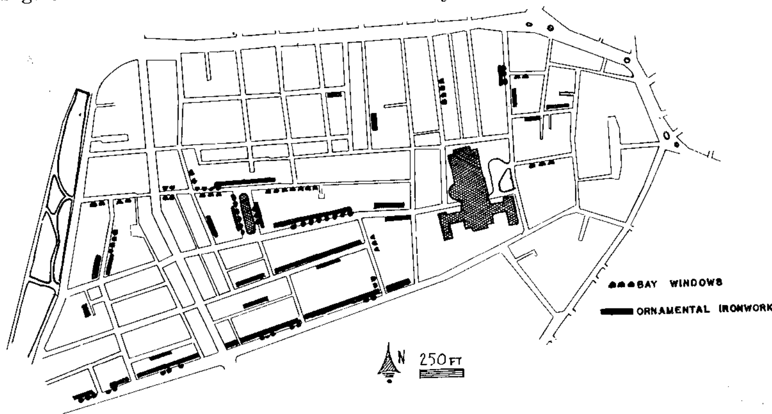



Fig. 53 Portales intercalados y aceras de ladrillo

*Figura 55*

ney Street, y en realidad sólo aparecen raras veces esas ventanas de color púrpura que por lo general se asocian con el nombre de Beacon Hill. Otro tanto es válido en lo tocante a los pavimentos de adoquines de piedra, los cuales en realidad son visibles únicamente en dos franjas cortas y angostas de Louisburg Square y a lo largo de la oscura Acorn Street. En realidad, el ladrillo es el material de construcción casi exclusivo, y por más que esto no resulta muy distintivo en Boston, establece un fondo coherente de color y textura. Asimismo, los viejos faroles ca-

Fig. 54 Elementos de fachadas en voladizo y elementos en hierro de forja






llejeros aparecen en todas las partes de la zona.

*Figura 56 p. 207*

Cada una de las subzonas visuales de Beacon Hill está delineada con bastante claridad por características visuales de espacio, gradiente, uso, piso, vegetación y detalles, como puertas, postigos y herrajes. Por lo regular estos rasgos se presentan conjuntamente, lo cual refuerza la peculiaridad. De este modo el costado anterior es un sector de gradiente empinado a Charles Street de corredores viales en escala íntima; de estructuras ornamentadas y muy bien conservadas que afirman la presencia de la clase alta; de luz de sol; árboles en las calles y flores, aceras de ladrillo, postigos negros y portales entrados; de doncellas, choferes, señoras viejas y automóviles de marca en las calles. El costado posterior desciende gradualmente a Cambridge Street, con espacios más oscuros y acanalados, bordeados por casas de inquilinato desnudas y poco cuidadas, salpicados de tiendas en las esquinas, con calles sucias y chicos que juegan sobre el pavimento. Algunas estructuras de piedra aparecen entre las de ladrillo. Ahora los árboles

Fig. 55 La unidad tipológica de Beacon Hill



aparecen en patios posteriores, más que en la calle.

La parte inferior de Beacon Hill, entre Charles Street y el Charles River, comparte muchas características con el costado anterior —vegetación, ladrillo y aceras de ladrillo, portales entrados y herrería artística—, pero la falta de gradiente y la valla de Charles Street parecen ponerla en un limbo de la clasificación. Charles Street misma es una subzona por derecho propio, tratándose de una calle comercial con un carácter particular debido a los artículos de tipo costoso o nostálgico que en ella se venden, los cuales tienen sus consumidores colina arriba. La distribución de tiendas de antigüedades ejemplifica este punto. El sector gubernamental, que es introducido por la ruptura masiva de la State House, es absolutamente diferente por su uso, escala espacial y actividad en las calles. Queda la zona de transición entre las calles Hancock y Somerset, debajo de Deane Street, que contiene ejemplos de las características de Beacon Hill, a saber, cuesta, aceras de ladrillo, ventanas en voladizo (*bay windows*), portales entrados y herrería artística. Pero está interrumpida; contiene almacenes e iglesias entremezclados con las viviendas; y su estado de conservación revela la presencia de una clase social inferior a la del costado anterior. Esta falta de demarcación nítida constituye una causa más para dificultar la modelación de imagen de la forma de Beacon Hill por este costado.

*Figura 57*

Resulta interesante observar el efecto de las vías de circulación o la ausencia de ellas. Los obstáculos que se ofrecen para pasar del costado anterior al posterior, así como el hecho de que el acceso normal a estos dos costados se hace desde diferentes direcciones, sirve para aislar al uno del otro. La State House separa a Bowdoin Street de la zona residencial, excepto en el caso del pasaje bastante desordenado bajo el arco, el cual tiene un acceso sumamente poco promisorio desde el este. En medida aun mayor, la dificultad para descender a Scollay Square hace que el Square "flote" en relación con la Hill.

Por otra parte, las calles transversales adquieren mayor importancia. Es el caso de Mt. Vernon, Joy, Bowdoin y Charles. Por más que todas las calles son topológicamente regulares y por más que las que se



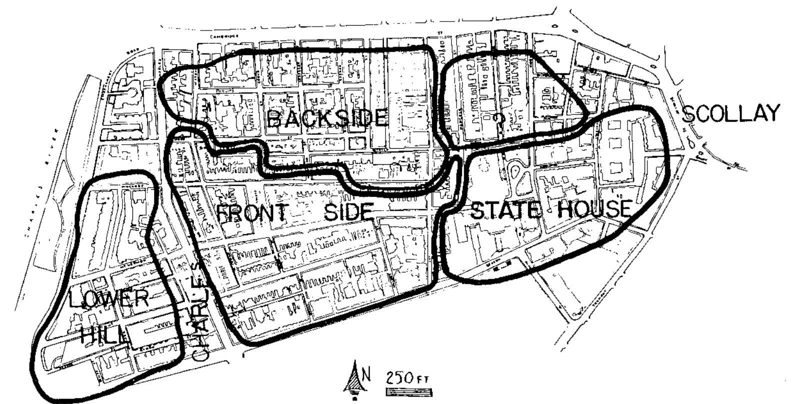
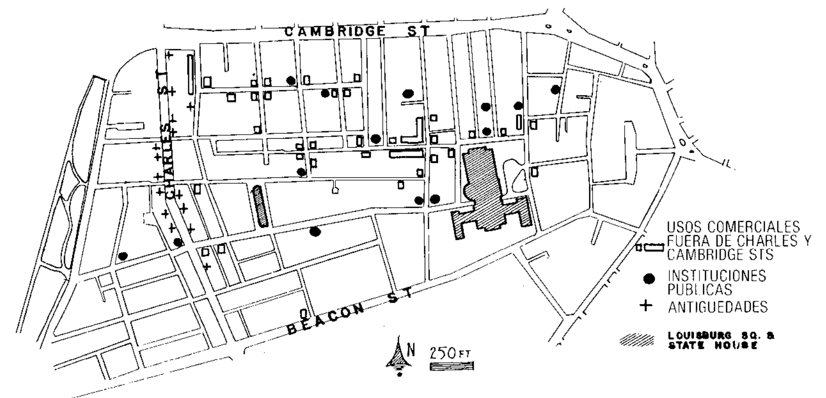



Fig. 56 Sub-distritos en Beacon Hill

acaba de mencionar pasan en realidad, visualmente están bloqueadas, lo cual refuerza la densidad, la intimidad y la identidad de la zona. Las calles Joy, Bowdoin y Pinckney están bloqueadas por curvas verticales; Mt. Vernon, Cedar y Charles por ligeras combas horizontales. Todas las demás terminan en callejones sin salida en la región. De este modo resulta imposible ver a través en cualquier punto.

No obstante, hay algunas hermosas vistas desde Beacon Hill, en especial las del Charles River, Chestnut abajo, las calles Mt. Vernon, Pinckney, Myrtle y Revere, que son producidas por la cuesta de estas calles y la posición de enfilada de Beacon Hill sobre

Fig. 57 Equipamientos y usos comerciales



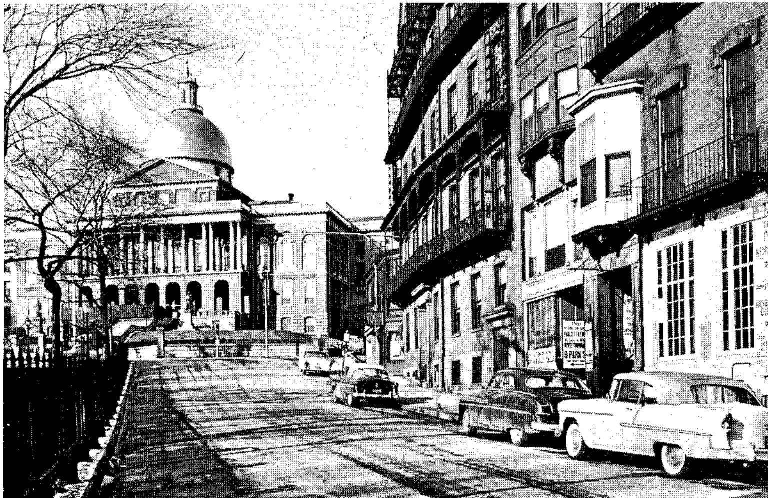
el río. Hay una vista fugaz y placentera del Common desde Mt. Vernon, bajando por Walnut Street. Todas las calles "posteriores" en dirección al norte dan sobre el West End, pero la vista de los techos de los edificios no tiene mucho de notable, excepción hecha de la del hospital Bulfinch original en Anderson Street (que es asimismo la única conexión entre la parte posterior y la anterior entre las calles Cedar y Joy). Subiendo por Pinckney Street hay una vista sobrecogedora de una torre decapitada de la Aduana, en tanto que si se sube por Chestnut Street se obtiene una visión muy agradable de la cúpula dorada de la State House.

*Figura 58*

La State House es, por cierto, el mojón primordial en la colina. Su forma y su función singulares, al igual que su ubicación en la proximidad de la cresta de la colina y su exposición visual al Common, la constituyen en una clave para el centro de Boston en conjunto. Actúa dentro y fuera de Beacon Hill. Louisburg Square es la otra localidad básica, tratándose de un reducido nodo residencial en las cuestas inferiores de la parte anterior. No está expuesta visualmente ni fijada con relación a la cima o el pie de la colina ni tampoco anclada por algún otro medio. Así, no se la usa como indicador de ubicación (*locator*)

*Figura 59*

Fig. 58 La State House





sino que más bien se la concibe situada "en alguna parte en el interior" de Beacon Hill, teniéndosela por el epítome mismo de su carácter peculiar. En verdad, cabe observar cómo todos los temas de la parte anterior se concentran aquí, apareciendo, por así decirlo, en su forma más pura. Además, el Square constituye un espacio formado, que contrasta con el carácter espacial de la zona y sin embargo lo expresa con más claridad. Contiene las célebres superficies diminutas de guijarros y un parque intensamente verde con verjas, en el cual hay estatuas y que se impone a la atención por su lozanía así como por advertir implícitamente que "está prohibida la entrada". Resulta interesante que el carácter de ladera que tiene el Square, por más que hace difícil la ubicación firme en la estructura total, no parece perturbar la estabilidad visual del espacio inmediato.

*Figura 57 p. 207*

Hay algunos otros mojones de cierta importancia en la estructura interna. Entre ellos figuran: la Universalist Church en las calles Mt. Vernon y Charles, notable tanto por su posición como por su aguja; la Suffolk Law School, al frente de la State House por Deane Street, que agrega su mole al carácter y los

Fig. 59 Louisburg Square



límites de la sección gubernamental; el New England College of Pharmacy, que aparece como intruso en medio del carácter residencial de Mt. Vernon Street; y el Carnegie Institute, sobre Pinckney Street esquina Anderson Street, que rompe las fachadas continuas de las viviendas y señala la entrada a la parte posterior. Hay otros usos no residenciales en Beacon Hill, pero éstos se pierden asombrosamente bien en medio del carácter general. Muy pocos mojones exteriores a Beacon Hill son visibles en su interior y, de este modo, su estructura interna depende de sus propios recursos.

Ya se han analizado la conexión de Beacon Hill con el West End a través de un límite agudo y la confusión de la transición a Scollay Square. Todo el mundo se da cuenta de que Beacon hill está al frente del Common, pero se debe agregar que el vínculo directo entre los dos es sumamente débil. El acceso fácil de uno al otro está bloqueado, excepto en las calles Charles, Joy y Walnut, y asimismo se carece de la vista de los macizos de verdes árboles. El arbolado de Beacon Hill carece, así, de la continuidad que podría haber tenido con el parque, si hubiera habido sendas o aberturas perpendiculares a la línea de Beacon Street.

Casi todos experimentaron la existencia de una relación con el Charles River, posiblemente en razón de las hermosas vistas por las calles de este a oeste, pero la vinculación detallada no tenía nada de clara debido a la clasifición dudosa de la zona más baja, la ribera aplanada y la dificultad para atravesar Storrow Drive para llegar al agua. La relación con el río, que es evidente desde lo alto de las cuestas, parece desaparecer cuando uno se acerca a él.

En el contexto más general de la ciudad entera, Beacon Hill desempeña una función importante, a pesar del número reducido de sus habitantes. Por su topografía, espacios de calles, árboles, clase social, detalles arquitectónicos y grado de conservación, se diferencia de todas las demás zonas de Boston. La región que más se le asemeja es Back Bay, que tiene continuidad de material, vegetación y asociación, y hasta cierto punto de uso y jerarquía social, pero cuya topografía, detalles arquitectónicos y estado de



conservación son diferentes. No obstante, de vez en cuando se producía confusión entre una y otra zona. La única otra analogía posible sería con Copps Hill, en el North End, que también está en una colina, en un barrio viejo y residencial, pero difiere notoriamente en cuanto a clase social, espacio, detalles arquitectónicos, falta de árboles y carencia de límites.

De modo que esta zona singular se destaca por sobre todo el centro de la ciudad, conectando la Back Bay, el Common, la parte baja y el West End; y por su potencial domina y es foco de toda la región central. También potencialmente podría explicar y fijar el cambio de dirección en la ribera del Charles River, que de otro modo se hace difícil recordar, pese a lo cual es de importancia decisiva en la estructura total de la ciudad. Cuando se ve a Boston desde Cambridge, Beacon Hill desempeña un papel importante, no sólo porque vivifica sino también porque explica y articula la secuencia de partes que aparece en el panorama: Back Bay-Beacon Hill-West End. Sin embargo, desde otras partes de la ciudad, excepto el West End y el Common, Beacon Hill no es visible como una entidad debido a su subida gradual y los obstáculos que se interponen. Como obstáculo para el tráfico, orienta la circulación alrededor de su base y concentra la atención en las sendas y los nodos circundantes: Charles Street, Cambridge Street, Scollay Square.

De este modo, Beacon Hill resulta ser una región cuyas características físicas respaldan la fuerza de la imagen popular y que contiene muchos ejemplos de los efectos psicológicos de la disposición de sendas, cuestas, espacios, límites y la concentración de detalles. Resulta asimismo que, a pesar de su fuerza, no llega a manifestar todo su potencial como colina dominante, en especial debido a sus divisiones internas, las fallas en su relación con el Charles River, el Boston Common y Scollay Square, y la falta de explotación de su eminencia visual sobre la ciudad, en particular a través de vistas exteriores. No obstante, el poder y la satisfacción de esta imagen urbana específica —su continuidad, humanidad y deleite— son inconfundibles.

## Scollay Square

Muy otro es el caso de Scollay Square, el cual constituye un nodo de importancia decisiva estructuralmente pero que al parecer no resulta fácil identificar o describir. Su ubicación en Boston y su función de intercambio estratégico del tráfico pueden verse también en la figura 49. La figura 60 es un plano más detallado del Square que presenta sus principales características físicas.

*Figuras 49 y 60 pp. 198 y 215*

La imagen pública de Scollay Square era la de un nodo importante de confluencia para las sendas que giran alrededor de Beacon Hill y entre la zona central y el North End. A ella se incorporaron Cambridge Street, Tremont Street, Court Street (¿o era State Street?) y una serie de calles que llevan a Dock Square, Faneuil Hall, Haymarket Square y el North End. Hanover Street solía constituir una senda nítida hacia el North End, pero ahora está bloqueada y esto resulta desconcertante. A veces se extendía Scollay Square de modo que abarcaba Bowdoin Square, a veces no se procedía así.

En general, excepción hecha de la gente de antes, no se recordaba la entrada de Pemberton Square. Sin embargo, Cambridge Street hacía un empalme nítido con Scollay Square y su curva era vívida. Se sabía que Tremont Street pasaba por él, pero la entrada no era notable ni siempre segura. Muchos entrevistados pensaban que Washington Street pasaba por el Square, y con frecuencia se confundió Tremont Street, Court Street y la presencia imaginada de las calles Washington y State. Excepto la excluida Hanover Street, no se conocían individualmente o diferenciaban las calles que van a Dock Square, North End o Haymarket Square. Como grupo, parecían desviarse en la bajada, curvándose en su curso. De suma importancia resultaron las relaciones generales de nivel: Beacon Hill estaba arriba; Scollay Square era una meseta en declive en la ladera; Cambridge y Tremont seguían alrededor de los contornos; las demás calles se alejaban colina abajo.

El Square resultaba informe, de difícil representación visual, "nada más que otro cruce de calles", por más que el extremo de Bowdoin Square estaba algo



diferenciado del resto. El rasgo principal era la entrada central del subterráneo. Se notaba un tono general de ruina, de uso marginal y de diversión "ordinaria".

Más de la mitad de las personas entrevistadas estuvieron de acuerdo con lo siguiente:

> Cambridge Street entra en él, curvándose y adelgazándose al hacerlo. El Square está a medio camino de una colina y las calles suben o bajan a él.

Más de una cuarta parte agregó:

> Tremont Steet entra en él.
> Hay una entrada de subterráneo en el medio.
> Hanover Street pasa por él.
> Court Street sale de él, curvándose colina abajo (¿o es State Street?).

Por lo menos tres pudieron decir:

> Las calles bajan a Dock Square y Faneuil Hall.
> Hay tabernas.
> Existe alguna relación confusa con Washington Street.

Las preguntas formuladas en la calle sólo dieron lugar a las siguientes observaciones, repetidas con frecuencia:

> Está en la línea del subterráneo.
> Tremont Street va allí.

En tanto que un número de personas que oscilaba entre dos y cuatro podía agregar estas observaciones:

> Cambridge Street va allí.
> Washington Street va allí (inexacto).
> Hay un islote del subterráneo en el medio.
> Las calles suben o bajan al Square.
> Las calles que salen del North End van allí, más allá y bajo la Artery.
> Cines.
> Es un "Boston Square", nada más que un cruce de calles.
> Es una manzana "grande", un "lugar grande".
> Hay un garage en un extremo.

Evidentemente, las observaciones fueron escasas en comparación con las relativas a Beacon Hill, excepto por lo que hace a la enumeración de las sendas de conexión, las cuales son descritas en forma abstracta y confundidas a menudo. Pese a esto, Scollay Square desempeña un papel estructural decisivo en Boston, por mediocre que sea visualmente.

El verdadero Scollay Square es por su plan un espacio bastante ordenado, estando constituido el *Figura 60* Square propiamente dicho (desde la calle Sudbury hasta la Court) por un rectángulo alargado, con pequeñas calles que entran, a intervalos irregulares. En su trazado, el sistema vial es bastante razonable, consistiendo en una forma simple de huso, con tres filamentos adicionales por un lado y dos por el otro. Sin embargo, en tres dimensiones este orden no es evidente: los costados desdentados y la masa de *Figura 61 p. 216* tráfico fragmentan el espacio y el terreno oblicuo también resulta perturbador. Si algo tiende a restablecer la sensación de estabilidad es la gran cartelera al frente del Square sobre la esquina de las calles Sudbury y Cambridge, cuyos letreros chillones cierran el espacio firmemente, por más que no elegantemente.

La senda está oscurecida porque uno de los brazos del huso, Sudbury Street, tiene el aspecto de una calle relativamente secundaria y muchas de las entradas de senda son difíciles de distinguir. La sensación de una ladera impera en la zona y sus proximidades y, en tanto que se destruye la sensación de estabilidad espacial, constituye la clave principal para las relaciones con las zonas que quedan fuera de la vista.

El espacio continúa hacia el noroeste, escapando por la ancha Cambridge Street a Bowdoin Square, que es más exactamente una intersección, una inflexión de la misma Cambridge Street. Entre Bowdoin Square y Scollay Square, el espacio carece absolutamente de forma y de control, a tal punto que hace precario el mantenimiento de la dirección, excepto por la clave que proporciona la circulación del tráfico. El tráfico es, realmente, una impresión predominante de la zona. El Square está permanentemente lleno de automóviles y las líneas de circulación intensa se



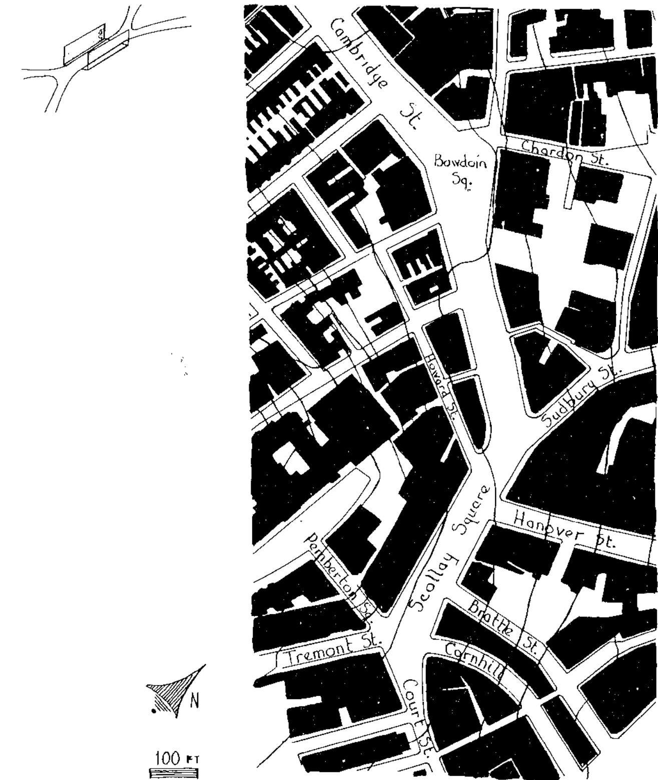



Fig. 60 Calles y edificios en Scollay Square

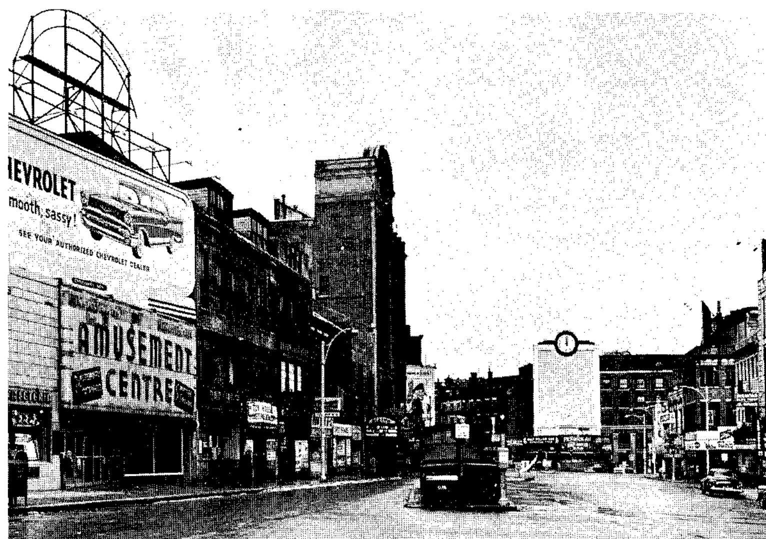
convierten en las senda claves, con prescindencia de otras características visuales.

En el interior del Square es poco lo que hay en las estructuras físicas que imparta una sensación de homogeneidad o carácter. Las estructuras son de muchas formas y tamaños, de diversos materiales, tanto viejas como relativamente nuevas. La característica común es, sencillamente, un aspecto predominante de ruina. Los usos y las actividades en los pisos más bajos tienen, sin embargo, más coherencia. A ambos lados del Square hay hileras ininte-

rrumpidas de bares, restaurantes baratos, salas de diversiones, cines y tiendas en las que se venden objetos de segunda mano y novedades. Es una cadena que sólo se interrumpe en algunas tiendas vacías en el costado oeste. Asociados con estos usos estan los detalles físicos de los frentes y anuncios de las tiendas, y el carácter de las personas que se encuentran por las aceras, pues los vagabundos, los borrachos y los marineros con licencia matizan las habituales muchedumbres de la parte baja de la ciudad. Por la noche, Scollay Square puede distinguirse con más facilidad del conjunto del centro de Boston, ya que sus luces, actividades y poblaciones de las aceras están en agudo contraste con la ciudad oscura y callada.

Por lo tanto, las principales impresiones visuales de Scollay Square son de falta de forma espacial, tráfico intenso, cuestas agudas y la homogeneidad de la ruina física, los usos específicos y los habitantes característicos. La mayor parte de estas características no son tan inusitadas en la ciudad como para que Scollay Square deba constituir un lugar inconfundible. La decrepitud y muchos de los usos son

Fig. 61 Zona norte de Scollay Square






comunes a un gran número de sitios marginales en la zona baja; y la combinación especial de uso y habitante se repite, en forma aún más vigorosa, a lo largo de Washington Street entre Dover Street y Broadway. El caos espacial en una intersección múltiple de sendas constituye un acontecimiento frecuente en Boston y es fácil encontrar otros ejemplos, como Bowdoin Square, Dock Square, Park Square, Church Green o las calles Harrison y Essex. El plano rectangular alargado de Scollay puede ser único, pero no se pone en evidencia visualmente. La cuesta de este nodo, así como su relación estructural con el conjunto de Boston, constituye sin lugar a dudas su rasgo primordial de identificación.

Como Scollay Square desempeña su papel más importante como confluencia de sendas, es importante verlo tal como se revela al aproximarse uno y cómo lo deja uno atrás, en vez de considerarlo estáticamente. El acceso desde Tremont Street, que entra levemente en él, revela el nodo como una disminución de la masa edificada, el borde evidente del distrito comercial central, con una primera vista de un viejo edificio de ladrillo sobre la esquina de Cornhill y luego un despliegue de espacio y letreros decrépitos a la izquierda. Hay una impresión sorprendente de automóviles apiñados.

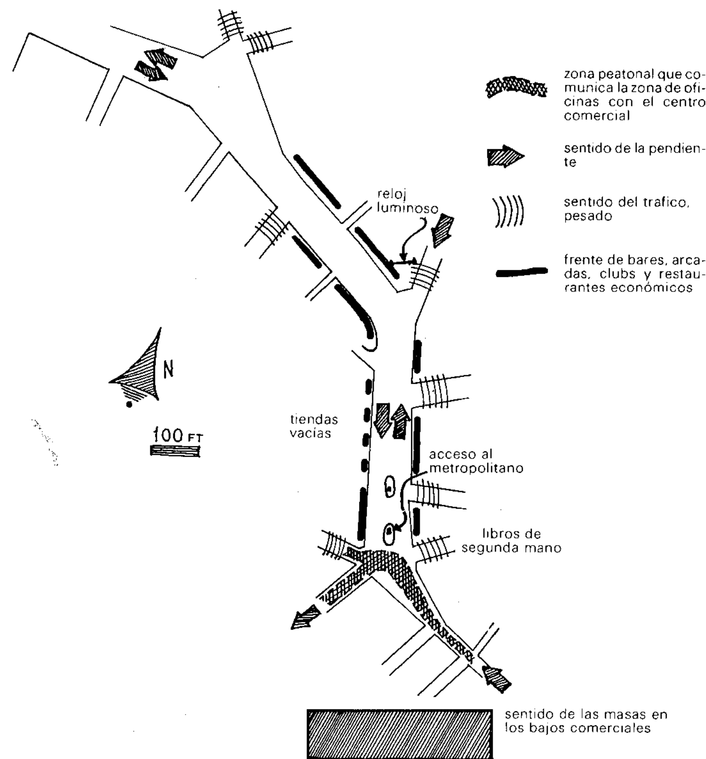
Washington Street lleva primordialmente a Dock Square; y Court Street, que es la conexión con Scollay, sólo parece ser una calle transversal secundaria, por más que la esquina está marcada por la Old State House. Court Street lleva, como de lado y fragmentadamente, hasta Scollay Square.

Cambridge Street va hacia el sudeste con bastante seguridad, teniendo como meta el gran Telephone Building, que se destaca en Bowdoin Square a pesar de su ausencia de frente. Aquí, sin embargo, la senda lleva directamente al caos espacial y se pierde todo sentido de meta o dirección. Sólo una nueva oscilación a la derecha, en Sudbury Street, pone en evidencia la configuración característica de bares, altos edificios de oficinas detrás y estación de subterráneo en el centro.

Las calles descendentes —Sudbury, Hanover, Brattle y Cornhill— adquieren un acentuado declive

al acercarse al Square. En todas ellas hay cierta sensación de abrirse al frente y quizás de una mayor densidad de bares y otros usos conexos, pero en general el Square es mucho menos perceptible por adelantado que el County Courthouse Annex en Pemberton Square, que se destaca en el horizonte. Scollay Square parece ser simplemente un extremo o una torcedura de la calle. La curva ascendente de Cornhill constituye una agradable experiencia espacial en sí misma (y para que así fuera se la proyectó), pero la llegada a Scollay Square carece de interés. También desde el costado cuesta arriba, sobre Pemberton Square y Howard Street resulta indistinguible el Square. Así, sólo Cambridge Street, a pesar de la confusión

**Fig. 62 Los signos de identidad de Scollay Square**






que reina más allá de Bowdoin Street, tiene un acceso con cierta cualidad de identificabilidad.

La salida por Cambridge Street es, también, relativamente clara, en tanto que la otrora importante Hanover Street resulta ahora difícil de diferenciar del resto, excepto por lo que hace a cierta anchura algo mayor. Asimismo Sudbury Street, por la que pasa ahora un tráfico considerable, parece ser una calle muy secundaria por su tamaño y su uso de lindero. Vista desde el norte, la entrada a la importante Tremont Street dobla agudamente y resulta casi invisible. A muchos entrevistados les resultaba difícil localizar esta salida, pero una vez que se la ha hallado, la dirección por Tremont Street es muy clara, con la aparición sucesiva de claves como el Beacon Hill Theater, la Parker House, King's Chapel, el Tremont Temple, el Granary Burying-Ground y el Common.

El espacio del Square lleva muy marcadamente cuesta abajo y ligeramente a la izquierda a través de Court Street, si bien el tráfico de automóviles contradice esta impresión por ser en este punto en una sola dirección hacia el Square. Si se sigue descendiendo por Court Street, no se encuentra ninguna clave de la presencia de Washington Street y sólo se tienen conciencia de la Old State House y un espacio confuso. La relación entre Washington Street y Scollay Square queda, así, oscurecida en ambas direcciones.

Además resulta desconcertante que Court Street y Cornhill entren en el Square tan próximas entre sí, pese a que una cuadra más allá tienen destinos que psicológicamente parecen distar tanto como State Street y Dock Square. Una vez más llegamos a la conclusión de que en movimiento exterior la senda de Cambridge Street es la única claramente identificable, por más que la perturbación en Tremont Street resulta bastante breve.

Fuera de las cuestas o las sendas, el Square tiene cierta conexión con el exterior por medio de vistas hacia afuera. Entre ellas figuran el Telephone Building en Bowdoin Square y el Courthouse Annex en Pemberton Square (que casi no pueden diferenciarse arquitectónicamente, excepto por sus diferencias de altura) y la muy identificable Custom House Tower,

visible por el sudeste como la señal del extremo inferior de State Street y la ribera. Lo más notable de todo es la masa de edificios para oficinas que es visible en el horizonte hacia el sur, que indica el distrito de Post Office Square, y que deja en claro la posición marginal de Scollay Square en el borde del núcleo de la parte baja.

A diferencia de Beacon Hill o de Commonwealth Avenue, Scollay Square es fundamentalmente invisible desde el exterior, excepto en su acceso inmediato. Sólo una persona de antes podría recordar, al observar desde la distancia el Courthouse Annex, que está bastante próximo a Scollay Square.

*Figura 62 p.218*

Internamente, hay relativamente pocos elementos que diferencien direcciones o partes del Square. El principal mojón interno es la entrada al subterráneo y el puesto de venta de diarios, en un pequeño óvalo en medio del tráfico. Pero hasta esto es bajo y difícil de distinguir desde cierta distancia. Se pone en evidencia ante todo como un letrero amarillo y un agujero en el suelo. Su impacto disminuye por la presencia de una estructura similar en un óvalo similar exactamente por detrás. No obstante, esta segunda abertura del subterráneo sirve sólo como salida, tiene pocos usos, y no hay allí un puesto de diarios, por todo lo cual es "inerte" desde el punto de vista de la percepción. La entrada del subterráneo, que a todo el mundo le parece que está "en medio de" Scollay Square, está en realidad casi en su extremo mismo. Otro detalle notable en el Square es la tabaquería con un letrero reluciente en la esquina de las calles Pemberton y Tremont, la cual está al pie de la pared desnuda del Suffolk Bank y establece un agudo contraste con ésta.

Hay pocas claves de dirección en el interior del Square, excepto el sesgo de costado y las líneas predominantes de tráfico, que confieren un sentido axial. No hay un gradiente apreciable en el espacio o la acumulación de edificios. Las principales diferenciaciones de dirección en el marco mismo son los altos edificios en el horizonte sur y la cartelera terminal al norte.

No obstante, hay considerables señales de dirección en la diversidad de usos y actividades. La densidad de peatones y tráfico que dobla es mayor en el extremo sur, donde hay usos del tipo que normalmente se halla en el centro comercial de la parte baja, a saber, boticas, restaurantes y cigarrerías. Allí, la corriente de peatones está formada por la habitual mezcla de oficinistas y gente que va de compras. Las tiendas baratas tienden a reunirse más en el costado este que en el oeste del Square, en tanto que las casas amuebladas y los hoteles con pensión se encuentran al oeste, penetrando hacia los bordes de la zona de transición de Beacon Hill. En esta parte los peatones son los que se asocian por lo común con el Square. Las librerías de lance que se apiñan en Cornhill contituyen otra clave interna. Los bordes septentrionales de la zona se pierden en almacenes y depósitos. Así, en tanto que físicamente en embrión, Scollay Square está internamente diferenciada y estructurada por las cuestas, el tráfico y la pauta de usos.

Por lo tanto, el Square necesita una identidad visual que esté a la altura de su importancia funcional, la realización de formas potenciales como el espacio rectangular, el trazado fusiforme de las sendas, el terraplenado de la ladera. Para cumplir su función estructural, la confluencia de cada una de las sendas importantes debe estar explicada con claridad, tanto interior como exteriormente. En potencia, podría desempeñar un papel visual aun más notable como punto central de la vieja cabecera de la península de Boston, el empalme de toda una serie de barrios (Beacon Hill, West End, North End, la zona del mercado, el barrio financiero, el barrio comercial céntrico), el nodo de sendas tan importantes como las calles Tremont, Cambridge, Court-State y Sudbury; y como la figura central en la tríada descendente de terrazas nodales, a saber, Pemberton, Scollay y Dock. Scollay Square es no sólo un centro de usos que fastidian a la gente "bien" sino que también constituye una gran oportunidad visual que se desperdicia.

# Bibliografía


1 Angyal, A., "Über die Raumlage vorgestellter Oerter", en *Archiv für die Gesamte Psychologie*, vol. 78, 1930, pp. 47 a 94.

2 Automotive Safety Foundation, *Driver Needs in Freeway Signing*, Washington, diciembre de 1958.

3 Bell, Sir Charles, *The People of Tibet*, Oxford, Clarendon Press, 1928.

4 Best, Elsdon, *The Maori*, Wellington, H. H. Tombs, 1924.

5 Binet, M. A., "Reverse Illusions of Orientation", en *Psychological Review*, vol. I, núm. 4, julio de 1894, pp. 337 a 350.

6 Bogoraz-Tan, Vladimir Germanovich, "The Chukchee", en *Memoirs of the American Museum of Natural History*, vol. XI, Leiden, E. J. Brill; y Nueva York, G. E. Stechert, 1904, 1907, 1909.

7 Boulding, Kenneth E., *The Image*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1956.

8 Brown, Warner, "Spatial Integrations in a Human Maze", en *University of California Publications in Psychology*, vol. V, núm. 5, 1932, pp. 123 a 134.

9 Carpenter, Edmund, "Space Concepts of the Aivilik Eskimos", en *Explorations*, vol. V, p. 134.

10 Casamajor, Jean, "Le Mystérieux Sens de 1'Espace", en *Revue Scientifique*, vol. 65, núm. 18, 1927, pp. 554 a 565.

11 Casamorata, Cesare, "I Canti di Firenze", en *L 'Universo*, marzo-abril, 1944, año XXV, núm. 3.

12 Claparède, Edouard, "L'Orientation Lointaine", en *Nouveau Traité de Psychologie*, tomo VIII, fasc. 3, París, Presses Universitaires de France, 1943. (Versión castellana: *Nuevo tratado de psicología*, Editorial Kapelusz, Buenos Aires.)

13 Cornetz, V., "Le Cas Elémentaire du Sens de la Direction chez l'Homme", en *Bulletin de la Société de Géographie d'Alger*, 18º año, 1913, p. 742.

14 Cornetz, V., "Observation sur le Sens de la Direction chez l'Homme", en *Revue des Idées*, 15 de julio de 1909.

15 Colucci, Cesare, "Sui disturbi dell'orientamento topografico", en *Annali di Neurologia*, vol. XX, año X. 1902, pp. 555 a 596.

16 Donaldson, Bess Allen, *The Wild Rue: A Study of Muhammadan Magic and Folklore in Iran*, Londres, Lirzac,1938.

17 Elliot, Henry Wood, *Our Arctic Province*, Nueva York, Scribners, 1886.

18 Finsch, Otto, "Ethnologische erfahrungen und belegstücke aus der Südsee", Viena, Naturhistorisches Hofmuseum, en *Annalen*, vol. 3, 1888, pp. 83 a 160, 293 a 364; vol. 6, 1891, pp. 13 a 36, 37 a 130; vol. 8, 1893, pp. 1 a 106, 119 a 275, 295 a 437.

19 Firth, Raymond, *We, the Tikopia*, Londres, Allen and Unwin Ltd., 1936.

20 Fischer, M. H., "Die Orientierung im Raume bei Wirbeltieren und beim Menschen", en *Handbuch der Normalen und Pathologischen Psychologie*, Berlín, J. Springer, 1931, pp. 909 a 1022.

21 Flanagan, Thomas, "Amid the Wild Lights and Shadows", Columbia University Forum, invierno de 1957.

22 Forster, E. M., *A Passage to India*, Nueva York, Harcourt, 1949.

23 Gatty, Harold, *Nature is Your Guide*, Nueva York, E. P. Dutton, 1958.

24 Gautier, Emile Félix, *Missions au Sahara*, París, Librairie A. Colin, 1908.

25 Gay, John, *Trivia, or, The Art of Walking the Streets of London*. Introducción y notas por W. H. Williams, Londres, D. O'Connor, 1922.

26 Geoghegan, Richard Henry, *The Aleut Language*, Washington, U. S. Department of Interior, 1944.

27 Gemelli, Agostino, Tessier, G., y Galli, A., "La Percezione della Posizione del nostro corpo e dei suoi spostamenti", en *Archivio Italiano di Psicologia*, I,1920, pp. 104 a 182.

28 Gemelli, Agostino, "L'Orientazione Lontana nel Volo in Aeroplano", en *Rivista di Psicologia*, año 29, núm. 4, octubre-diciembre de 1933, p. 297.

29 Gennep, A. Van, "Du Sens d'Orientation chez l'Homme", en *Réligions, Moeurs et Légendes*, 3ª serie, París, 1911, p. 47.

30 Granpré-Moliére, M. J., "Landscape of the N. E. Polder", traducido de *Forum*, vol. 10, núm. 1-2, 1955.

31 Griffin, Donald R., "Sensory Physicology and the Orientation of Animals", en *American Scientist*, abril 1953, pp. 209 a 244.

32 Groot, J. J. M. de *Religion in China*, Nueva York, G. P. Putnam's, 1912.

33 Gill, Eric, *Autobiography*, Ciudad de Nueva York, Devin.Adair, 1941.

34 Halbwachs, Maurice, *La Mémoire Collective*, París, Presses Universitaires de France, 1950.

35 Homo, León, *Rome Impériale et l'Urbanisme dans l'Antiquité*, París, Michel, 1951.

36 Jaccard, Pierre, "Une Enquête sur la Désorientation en Montagne", en *Bulletin de la Société Vaudoise des Sciences Naturelles*, vol. 56, núm. 217, agosto de 1926, pp. 151 a 159.

37 Jaccard, Pierre, *Le Sens de la Direction et l'Orientation Lointaine chez l'Homme*, Paris, Payot, 1932.

38 Jackson, J. B., "Other-Directed Houses", en *Landscape*, invierno de 1956-1957, vol. 6, núm. 2.

39 Kawaguchi, Ekai, *Threee Years in Tibet*, Adyar, Madras, The Theosophist Office, 1909.

40 Kepes, Gyorgy, *The New Landscape*, Chicago, P. Theobald, 1956.

41 Kilpatrick, Franklin P., "Recent Experiments in Perception", en *New York Academy of Sciences*, Transactions, núm. 8, vol. 16, junio de 1954, pp. 420 a 425.

42 Langer, Suzanne, *Feeling and Form: A Theory of Art*, Nueva York, Scribner, 1953. (De la misma autora, el lector puede consultar en castellano la obra que en cierta medida es la síntesis de la que se acaba de mencionar, a saber, *Los problemas del arte*, publicada por Ediciones Infinito.)

43 Lewis, C. S., "The Shoddy Lands" en *The Best from Fantasy and Science Fiction*, Nueva York, Doubleday, 1957.

44 Lyons, Henry, "The Sailing Charts of the Marshall Islanders", en *Geographical Journal*, vol. LXXII, núm. 4, octubre de 1928, pp. 325 a 328.

45 Maegraith, Brian G., "The Astronomy of the Aranda and Luritja Tribes", en *Adelaide University Field Anthropology*, Central Australia, núm. 10, extraído de Transactions of the Royal Society of South Australia, vol. LVI, 1932.

46 Malinowski, Bronislaw, *Argonauts of the Western Pacific*, Londres, Routledge, 1922.

47 Marie, Pierre, y Behague, P., ."Syndrome de Désorientation dans l'Espace", en *Revue Neurologique*, vol. 26, núm. 1, 1919, pp. 1 a 14.

48 Morris, Charles W., *Foundations of the Theory of Signs*, Chicago, University of Chicago Press, 1938.

49 *New York Times*, 30 de abril de 1957, artículo sobre el "Directomat".

50 Nice, M., "Territory in Bird Life". en *American Midland Naturalist*, vol. 26, pp. 441 a 487.

51 Paterson, Andrew y Zangwill, O. L.: "A Case of Topographic Disorientation", en *Brain*, vol. LXVIII, tercera parte, septiembre de 1945, pp .188 a 212.

52 Peterson, Joseph, "Illusions of Direction Orientation", en *Journal of Philosophy, Psychology and Scientific Methods*, vol. XIII, núm. 9, abril 27 de 1916, pp. 225 a 236.

53 Pink, Olive M., "The Landowners in the Northern Division of the Aranda Tribe, Central Australia", en *Oceania*, vol. VI, núm. 3, marzo de 1936, pp. 275 a 305.

54 Pink. Olive M., "Spirit Ancestors in a Northern Aranda Horde Country", en *Oceania*, vol. IV, núm. 2, diciembre de 1933, pp. 176 a 186.

55 Porteus. S. D., *The Psychology of a Primitive People*, Nueva York, Longmans, Green, 1931.

Elementos, 62


56 Pratolini, Vasco, *Il Quartiere*, Florencia. Valleschi, 1947.

57 Proust, Marcel, *Du Coté de chez Swann*, París, Gallimard, 1954.

58 Proust, Marcel, *Albertine Disparue*, París, N. R. F., 1925.

59 Rabaud, Etienne, *L'Orientation Lointaine et la Reconnaissance des Lieux*, París, Alcan, 1927.

60 Rasmuseen, Knud Johan Victor, *The Neitslik Eskimos* (Reportaje de la Quinta Thule Expedition, 1921-1924, vol. 8, núms. 1 y 2). Copenhague, Gyldendal, 1931.

61 Rattray, R. S., *Religion and Art in Ashanti*, Oxford, Clarendon Press, 1927.

62 Reichard, Gladys, Navaho *Religion, a Study of Symbolism*, Nueva York, Pantheon, 1950.

63 Ryan, T. A. y M. S., "Geographical Orientation", en *American Journal of Psychology*, vol. 53, 1940, pp. 204 a 215.

64 Sachs, Curt. *Rhythm and Tempo*, Nueva York, Norton, 1953.

65 Sandström, Carl Ivan, *Orientation in the Present Space*, Estocolmo, Almquist y Wiksell, 1951.

66 Sapir, Edward, "Language and Environment", en *American Anthropologist*, vol. 14, 1912.

67 Sauer, Martin, *An Account of a Geographical and Astronomical Expedition to the Northern Parts of Russia*, Londres, T. Cadell, 1802.

68 Shen Tsung-lien y Liu-Shen-chi, *Tibet and the Tibetans*, Stanford, Stanford University Press, 1953.

69 Shepard, P., "Dead Cities in the American West", en *Landscape*, entrega de invierno, vol. 6, núm. 2, 1956-1957.

70 Shipton, Eric Earle, *The Mount Everest Reconnaissance Expedition*, Londres, Hodder and Stoughton, 1952.

71 Silva, H. R. de, "A Case of a Boy Possessing an Automatic Directional Orientation", en *Science*, vol. 73, núm. 1893, 10 de abril de 1931, pp. 393 y 394.

72 Spencer, Baldwin y Gillen, F. J., *The Native Tribes of Central Australia*, Londres, Macmillan, 1899.

73 Stefánsson, Vihljálmur, "The Stefánsson-Anderson Arctic Expedition of the American Museum: Preliminary Ethnological Report", en *Anthropological Papers of the American Museum of Natural History*, vol. XIV, 1ª parte, ciudad de Nueva York, 1914.

74 Stern, Paul, "On the Problem of Artistic Form", en *Logos*, vol. V, 1914-1915, pp. 165 a 172.

75 Strehlow, Carl, *Die Aranda und Loritza-stämme in Zentral Australien*, Francfort, J. Baer, 1907-1920.

✓ 76 Trowbridge, C. C., "On Fundamental Methods of Orientation and Imaginary Maps", en *Science*, vol. 38, núm. 990, 9 de diciembre de 1913, pp. 888 a 897.

77 Twain, Mark, *Life on the Mississippi*, Nueva York, Harper. 1917.

78 Waddell, L. Austine, *The Buddhism of Tibet or Lamaism*, Londres, W. H. Allen, 1895.

79 Whitehead, Alfred North, *Symbolism and Its Meaning and Effect*, Nueva York, Macmillan, 1958.

80 Winfield, Gerald F., *China: The Land and the People*, Nueva York, Wm Sloane Association, 1948.

81 Witkin, H. A., "Orientation in Space", en *Research Reviews*, Office of Naval Research, diciembre de 1949.

82 Wohl R. Richard y Strauss, Anselm L., "Symbolic Representation and the Urban Milicu", en *American Journal of Sociology*, vol. LXIII, núm. 5, marzo de 1958, pp. 523 a 532.

83 Yung, Emile, "Le Sens de la Direction", en *Echo des Alpes*, núm. 4, 1918, p. 110.